

DÉPENDANCE À LA VOITURE ET PRÉCARITÉ À BRUXELLES

Analyse de la possession automobile au prisme de
la privation matérielle et sociale des ménages

Rapport, juillet 2025



1. INTRODUCTION

Il ressort de nombreuses études que les ménages à faibles revenus possèdent moins souvent une voiture que les ménages plus aisés (voir par exemple Coulangeon et Petev, 2012, Galobardes *et al.* 2016). C'est aussi le cas en Région bruxelloise : Thomas Ermans (2019 : 3) relève qu'un tiers seulement des ménages bruxellois situés dans le premier quartile de revenus sont motorisés contre 76% des ménages situés dans le quatrième. Il n'en demeure pas moins qu'un nombre important de ménages bruxellois à revenus modestes possèdent une voiture. Ils lui consacrent une part importante de leur budget mensuel, et ce, au détriment d'autres dimensions de leur bien-être social et matériel. Par ailleurs, on peut supposer que de nombreux ménages motorisés, bien qu'ayant des revenus plus élevés, rencontrent aussi des difficultés économiques lorsqu'ils ont des enfants ou la charge d'une personne handicapée ou qu'ils doivent rembourser un emprunt hypothécaire, etc.

Combien de ménages motorisés ont du mal à « joindre les deux bouts » ? Quelles sont leurs caractéristiques socio-économiques ? Quels sont les ressorts de leur dépendance à la voiture ? Les réponses à ces questions sont essentielles pour appréhender les impacts sociaux des politiques de mobilité et, en particulier, des mesures qui touchent plus ou moins directement au coût de l'équipement automobile (taxation automobile, tarification du stationnement, zone de basses émissions, transition vers la voiture électrique, ETS2, etc.). Malgré l'importance de l'enjeu, il n'existe pas d'études portant spécifiquement sur les ménages motorisés en situation de privation en Région bruxelloise. Certes, les travaux de Thomas Ermans (2022, 2023) à propos de la distribution socioéconomique et spatiale de l'équipement automobile à Bruxelles et les rapports d'en-

quête de Bruxelles Mobilité sur les comportements de déplacements (2023) et le rapport à la voiture (2024) des Bruxellois apportent des éléments de réponse. Néanmoins, ces travaux ne concernent pas spécifiquement les ménages motorisés précaires et ne permettent pas d'analyser précisément leurs conditions de vie.

Dans ce rapport, nous nous proposons d'explorer les liens entre l'équipement en voiture des ménages et leur niveau de privation sur base de l'« Enquête sur les revenus et les conditions de vie » (SILC : *survey on income and living conditions*). Cette enquête constitue une référence incontournable pour étudier différentes facettes de la précarité. En revanche, elle a rarement été exploitée dans le champ de la mobilité, car elle ne comporte pas de questions en lien avec les déplacements. Giulio Mattioli (2017) a cependant souligné l'intérêt que représente SILC pour étudier les rapports entre l'équipement automobile des ménages et leur niveaux de privation matérielle et sociale. Sur cette base, on peut évaluer la dépendance automobile des ménages et le stress économique qu'induit la possession d'une voiture. Les travaux de Mattioli ont porté sur l'Allemagne et la Grande-Bretagne. Nous reprenons à notre compte les grandes lignes de son cadre d'analyse, mais afin de l'appliquer au contexte belge et bruxellois.

Le rapport se déploie en 5 temps. (a) Nous présentons d'abord l'enquête SILC (méthodologie, taille de l'échantillon belge et bruxellois, etc.) et l'indicateur de privation matérielle et sociale. (b) Nous explorons ensuite, sur base de cette enquête, la distribution des taux de motorisation en fonction de la situation familiale, des revenus et de l'accessibilité du domicile en transports publics. (c) Dans un troisième

temps, nous construisons une typologie de ménages en croisant l'équipement automobile et l'indicateur de privation matérielle et sociale et passons en revue les caractéristiques socio-économiques de la typologie de ménages qui émergent de ce croisement. (d) Quatrièmement, nous proposons deux analyses de

régression visant à identifier les facteurs qui, statistiquement, expliquent le mieux la dépendance à la voiture des ménages précarisés. (e) Enfin, nous synthétisons les principaux résultats de l'analyse et proposons quelques pistes d'actions en lien avec la politique de mobilité.

2. L'ENQUÊTE SUR LES REVENUS ET LES CONDITIONS DE VIE (SILC)

2.1 Présentation de l'enquête

Depuis 2004, l'enquête sur les revenus et les conditions de vie des ménages est réalisée chaque année dans l'ensemble des États membres et constitue une référence officielle pour la construction d'indicateurs sociaux. Eurostat définit une méthodologie commune de collecte et arrête un questionnaire standardisé, mais il revient aux États membres d'organiser les campagnes d'enquête. En Belgique, c'est Statbel qui se charge de cette mission. L'ensemble des membres des ménages participants âgés de plus de 16 ans sont interrogés personnellement (en face à face). Le questionnaire couvre une large gamme de dimensions telles que la composition des revenus (emploi, aides sociales, etc.), les dépenses du ménage (en particulier celles liées au logement), le régime de travail (pénibilité du travail, intensité de travail, etc.), différents aspects de la pauvreté (privations objectives, isolement social, etc.), l'état du logement (nombre de chambres, type de chauffage, etc.), etc. En outre, Statbel a ajouté quelques questions au questionnaire standard européen en vue de capter plus finement certains phénomènes propres au contexte belge : c'est le cas, par exemple, de l'accès des ménages à une voiture-salaire.

L'échantillon belge comporte environ 6.500 ménages. Il est redressé pour correspondre le mieux possible à la population belge dans son ensemble.

TABEAU 1 :

Effectifs bruts des ménages de l'échantillon belge de SILC, ventilés par Région

RBC	Région flamande	Région wallonne	Belgique
1 121	2 976	2 331	6 428

Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

2.2 L'indicateur de privation matérielle et sociale

L'indicateur de privation matérielle et sociale (MSD : *material and social deprivation*) est un indicateur « composite » qui rend compte de la qualité de vie des individus en fonction de leur capacité à accéder à des biens et réaliser des activités communément considérés comme importants, voire essentiels (Fusco *et al.*, 2013, p. 48). Plus précisément, cet indicateur repose sur la capacité (déclarée) des individus à :

- Payer à temps des factures
- S'offrir chaque année une semaine de vacances hors de son domicile
- S'offrir un repas composé de viande, de poulet ou de poisson ou un équivalent végétarien tous les deux jours
- Faire face à une dépense imprévue
- S'offrir une voiture
- Chauffer son domicile
- Remplacer des meubles endommagés ou usés
- Remplacer des vêtements usés ou démodés par des vêtements neufs
- Posséder deux paires de chaussures en bon état
- S'offrir une connexion internet à domicile
- Retrouver des amis ou sa famille autour d'un verre ou d'un repas au moins une fois par mois
- Participer de manière régulière à une activité de loisirs
- Dépenser une petite somme d'argent chaque semaine pour soi-même

Les répondants à l'enquête sont en outre invités à préciser s'ils se privent de ces biens pour des raisons financières ou bien pour une autre raison. Une personne est réputée se trouver en privation lorsqu'elle est incapable par manque de ressources financières de se procurer ou réaliser au moins cinq des éléments listés ci-dessus (Commission européenne 2017).

L'indicateur de privation matérielle et sociale permet d'évaluer la qualité de vie de la population indépendamment des revenus. Il est en effet souvent difficile de définir les seuils de re-

venus minimums sous lesquels on se trouverait en situation de pauvreté. En effet, les revenus nécessaires pour mener une vie décente varient fortement d'un individu à l'autre en fonction d'aspirations personnelles et de la spécificité des contextes de vie.

L'indicateur de privation se rapporte aux individus. Or, la motorisation est un enjeu qui se structure, dans une large mesure, à l'échelle du ménage. Il s'agit, en effet, du « "lieu" de référence en matière de décision d'équipement en véhicules privés » (Ermans 2022 : 3). Pour analyser, comme nous le faisons dans la prochaine section, le rapport à l'équipement des ménages en fonction de leur niveau de privation, nous avons transposé l'indicateur de privation aux ménages. Pour ce faire, nous considérons qu'un ménage est en privation lorsqu'au moins un de ses membres se trouve dans cette situation.

Ci-dessous, on peut constater que la part des ménages en privation matérielle et sociale est la plus élevée en Région bruxelloise, suivie de près par la Région wallonne. Le taux de ménages en privation en Région flamande est plus de deux fois inférieur.

TABLERAU 2 :

Part des ménages en situation de privation matérielle et sociale, ventilée par Région

RBC	Région flamande	Région wallonne
20.4%	8.0%	18.1%

Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

3. L'ÉQUIPEMENT EN VOITURES DES MÉNAGES

Dans la section précédente, nous avons vu qu'un des items de l'indicateur de privation concerne la capacité des ménages à disposer d'une voiture. Sur base de cette question, il est possible d'identifier les ménages disposant d'une voiture et donc d'analyser les taux de motorisation selon différentes caractéristiques des ménages. Dans le tableau ci-dessous, nous reprenons la part des ménages motorisés dans les trois Régions en la calculant, d'une part, sur base de SILC et, d'autre part, sur base de données administratives (croisement des registres de la DIV, Demobel et Belcotax). On constate que la part des ménages équipés en voiture est légèrement supérieure dans l'échantillon de SILC. Les données administratives sous-estiment en fait quelque peu les taux de motorisation, car elles ne permettent pas d'identifier toutes les voitures de société à disposition des ménages (Ermans et Henry, 2022 : 2), ni les voitures en leasing privé. Les registres de la DIV ne reprennent pas non plus

les voitures immatriculées à l'étranger, mais liées à des ménages qui résident en Belgique.

TABEAU 3 :
Taux de motorisation des ménages, ventilés par Région

	RBC	Région flamande	Région wallonne
SILC	47,3%	83,4%	82,8%
Données administratives	44,2%	76,5%	75,1

Source : SILC 2023 et DIV/Demobel/Belcotax 2023, calculs Bruxelles Mobilité

Les données administratives sont la source de référence pour étudier le taux d'équipement automobile de la population. Elles permettent de réaliser des analyses territoriales à l'échelle du secteur statistique (voir, par exemple, Ermans 2023) et d'étudier la distribution socio-démographique du parc automobile en fonction des caractéristiques techniques des véhicules (âge, type de moteur, puissance, masse, conformité à la zone de basses émissions, etc.). SILC ne documente pas les caractéristiques des véhicules et ne permet pas, étant donné la taille de l'échantillon, de réaliser des analyses géographiques poussées. Dans ces conditions, SILC a rarement été utilisée pour produire des statistiques en lien avec la motorisation (voir toutefois la courte note de Guesquière et Gires (2024)). Cette enquête constitue pourtant une référence plus solide que les données administratives pour analyser la distribution de l'équipement automobile selon différentes variables socio-économiques, car elle comprend de

nombreux indicateurs en lien avec les conditions de vie, le type d'emploi des répondants et leur pénibilité, ainsi que les revenus¹.

Dans ce chapitre, nous passons en revue la distribution des taux de motorisation dans SILC en fonction de la situation familiale, des revenus et de l'accessibilité en transport public du domicile. Nous nous focalisons ici sur la Région bruxelloise en proposant ponctuellement des comparaisons avec les deux autres régions.

3.1 L'équipement automobile selon la situation familiale

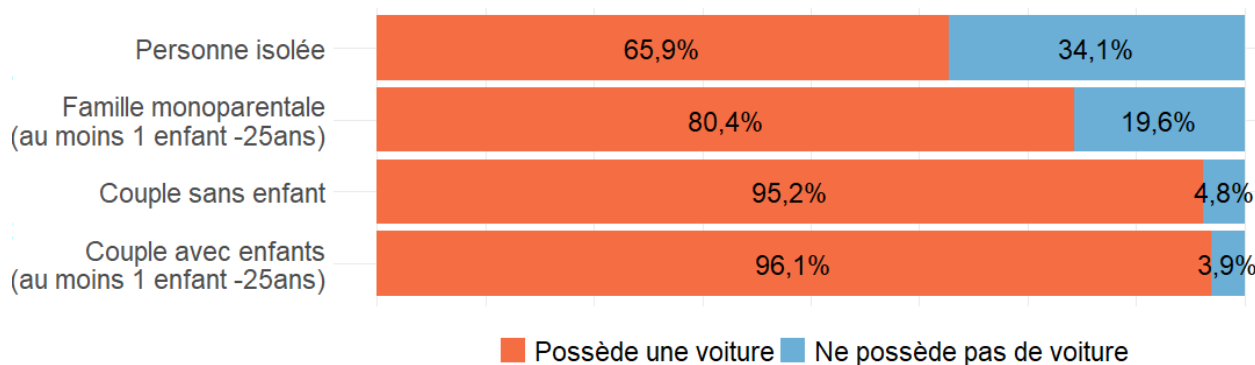
Arrêtons-nous d'abord sur la distribution de l'équipement automobile selon le type de ménage. Il s'agit d'une dimension importante dans

la mesure où les contraintes de déplacements varient beaucoup d'une situation familiale à l'autre.

Il ressort du graphique ci-dessous qu'en Région bruxelloise les personnes vivant seules disposent le moins souvent, et de loin, d'une voiture (33,5%). Les couples avec enfants sont, pour leur part, les plus susceptibles d'être motorisés : 72,7% des couples comptant au moins un enfant de moins de 25 ans disposent d'une voiture. Par contraste, seulement 43,1% des familles monoparentales avec au moins un enfant de moins de 25 ans sont motorisées. Les couples sans enfant présentent une valeur intermédiaire avec un taux de motorisation de 58,2%.

FIGURE 1 :

L'équipement automobile des ménages selon la situation familiale en RBC



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

Les tendances sont largement similaires dans les deux autres régions (voir annexe). Elles sont toutefois moins marquées, car les taux de motorisation y sont globalement beaucoup plus

élevés. On remarquera aussi qu'en Région flamande et en Région wallonne, contrairement à Bruxelles, les taux de motorisation des couples avec et sans enfant(s) sont presque identiques.

¹ SILC rend mieux compte notamment de la distribution des taux de motorisation selon les revenus que ne peuvent le faire les données administratives. En effet, les registres fiscaux (Belcotax) ne « captent » pas toutes les sources de revenus des ménages (revenus locatifs, certaines aides sociales, notamment le revenu d'intégration sociale, etc.) (Treutens 2016). En outre, certaines catégories de travailleurs internationaux ne doivent pas déclarer leurs revenus en Belgique. C'est, entre autres, le cas des nombreux fonctionnaires européens résidant en Région bruxelloise.

3.2 L'équipement automobile selon les revenus

Fort logiquement, l'équipement automobile dépend aussi, dans une large mesure, des revenus à disposition des ménages. Observons d'abord la distribution des revenus disponibles, à savoir en considérant tous les revenus à disposition du ménage après impôts, y compris les prestations sociales (revenus d'intégration, allocations familiales, etc.).

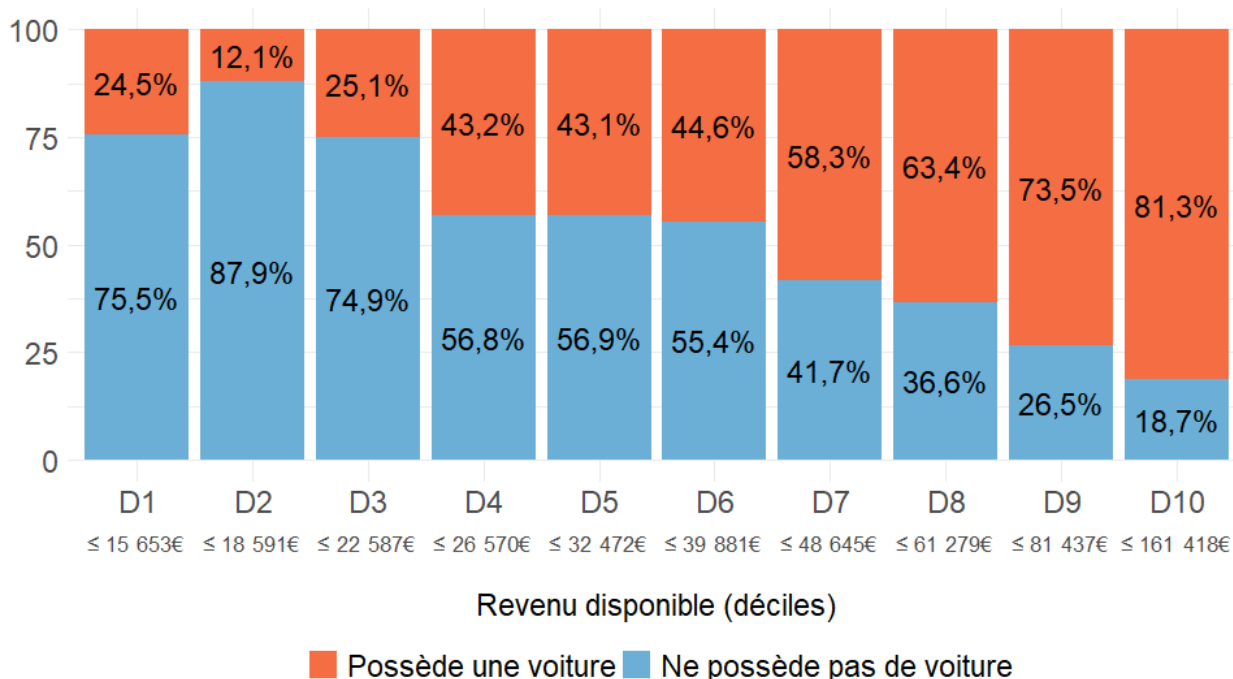
Les taux de motorisation des ménages augmentent avec les revenus². On note cependant que l'évolution n'est pas tout à fait régulière. En effet, on relève un point d'inflexion entre le troi-

sième et quatrième décile : le taux de motorisation passe, à ce niveau, d'un coup, de 25,1% à 43,2%, ce qui correspond à une hausse relative de 72%. Le revenu annuel du troisième décile s'élève à 22.587 euros et celui du quatrième décile à 26.569 euros. L'écart de revenus entre ces deux déciles est de 3.980 euros (ou de 331 euros sur base mensuelle), à savoir, en termes relatifs, une hausse de 17,6%. On atteint ensuite un pallier : les taux d'équipement des déciles 4, 5 et 6 sont presque identiques (43,2%-44,6%). Or, l'écart du revenu entre ces déciles est important : le revenu du décile 6 s'élève à 39.881 euros, soit 13.314 euros de plus que celui du quatrième décile. Il s'agit, en termes relatifs, d'un écart de 50%.

² Le taux de motorisation du premier décile – près de deux fois supérieur à celui du deuxième décile – est interpellant. Deux raisons peuvent expliquer cette situation : a) le premier décile reprend des personnes qui, formellement, ont peu de revenus, mais qui vivent néanmoins confortablement. C'est le cas, par exemple, d'étudiants habitant seuls, mais qui reçoivent, tous frais payés, une voiture de leurs parents ; b) les revenus documentés dans SILC sont calculés sur base de l'ensemble des revenus perçus l'année qui a précédé l'interview. On peut ainsi retrouver dans le premier décile des personnes qui ont trouvé un emploi peu avant l'entretien et qui se sont motorisées dans la foulée.

FIGURE 2 :

L'équipement automobile des ménages en fonction des déciles de revenus disponibles en RBC (limitées au 99ème centile³)



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

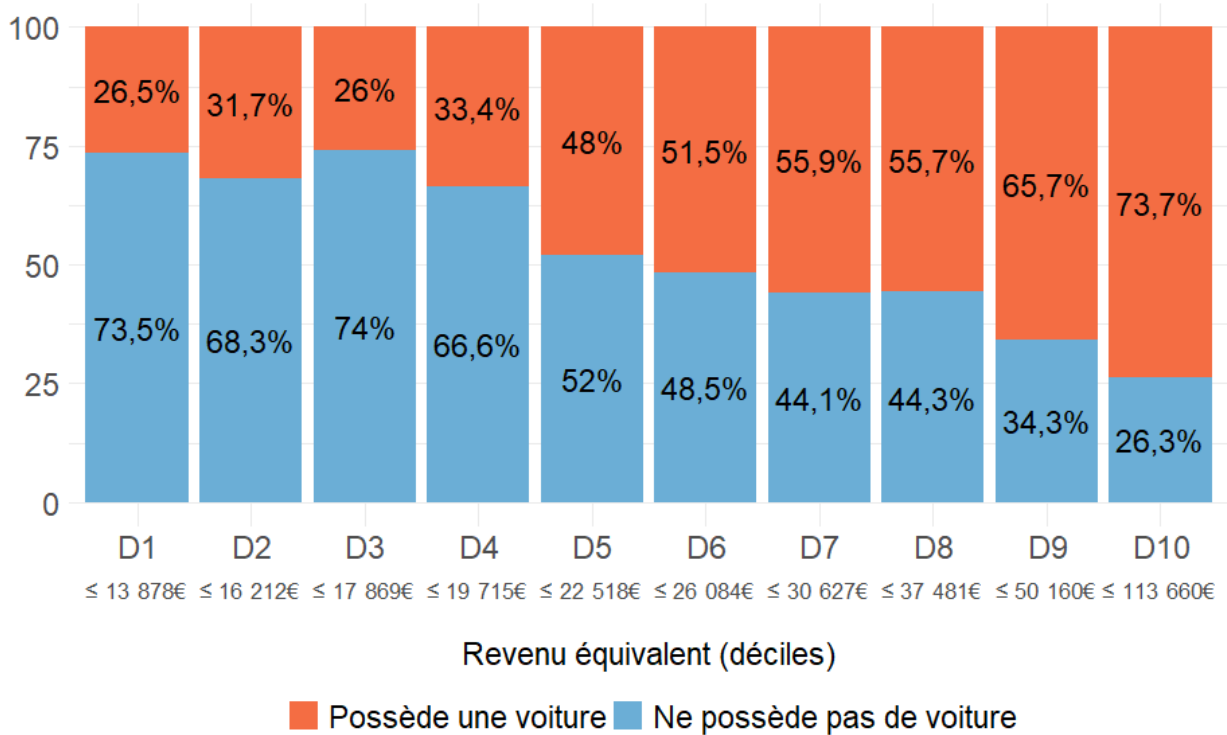
Derrière les déciles de revenus disponibles se logent en fait des situations familiales hétérogènes. Afin de comparer les niveaux de vie de ménages de taille et de composition différentes, il est utile de considérer les revenus pondérés en fonction du nombre de personnes qui les composent. En effet, les charges qui pèsent sur les ménages varient beaucoup en fonction de leur taille (besoin d'un logement de plus grande taille, frais de chauffage et d'eau chaude plus importants, etc.). Nous suivons ici l'échelle d'équivalence des « unités de consommation modifiée » (dite de l'OCDE) : le premier adulte du ménage se voit attribué un coefficient de 1, les autres membres du ménage âgés de 14 ans ou plus un coefficient de 0,5 et les enfants de moins de 14 ans de 0,3.

La distribution est globalement similaire lorsqu'on considère les revenus équivalents plutôt que les revenus non pondérés en fonction de la taille du ménage. Il y a cependant des glissements notables. On constate d'abord que le principal point d'inflexion du taux de motorisation se situe entre les quatrième et cinquième déciles (plutôt qu'entre le troisième et quatrième) : on passe à ce niveau de 33,4% à 48%, soit une hausse relative de 43,6%. On note ensuite que, contrairement à la distribution selon les revenus non pondérés, il n'y a plus réellement de palier : à chaque saut de décile, le taux de motorisation augmente sensiblement.

³ L'exclusion du centile supérieur des ménages – dont les revenus sont entre cinq et dix fois plus élevés que ceux situés juste en-dessous de ce seuil – permet d'éviter une distorsion trop importante lors du calcul des moyennes et de la borne supérieure de revenus.

FIGURE 3 :

L'équipement automobile des ménages en fonction des déciles de revenus équivalents en RBC (limitées au 99ème centile)



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

Enfin, il est intéressant de noter qu'une part non négligeable de ménages bruxellois avec des revenus équivalents confortables n'est pas motorisée : c'est le cas de 34% des ménages appartenant au neuvième décile et de 26,3% des ménages appartenant au dixième décile. La situation est, à ce niveau, très différente ailleurs en Belgique : la part des ménages non motorisés avec un revenu équivalent située dans les neuvième et dixième déciles s'élève, en Région flamande, respectivement à 4,8% et 7% et en Région wallonne à 1,8% et 1,1% (voir annexe).

3.3 L'équipement automobile selon l'urbanisation et l'accessibilité en transport public

Les taux de motorisation varient également fortement en fonction du degré d'urbanisation et du niveau d'accessibilité en transport public du domicile des ménages.

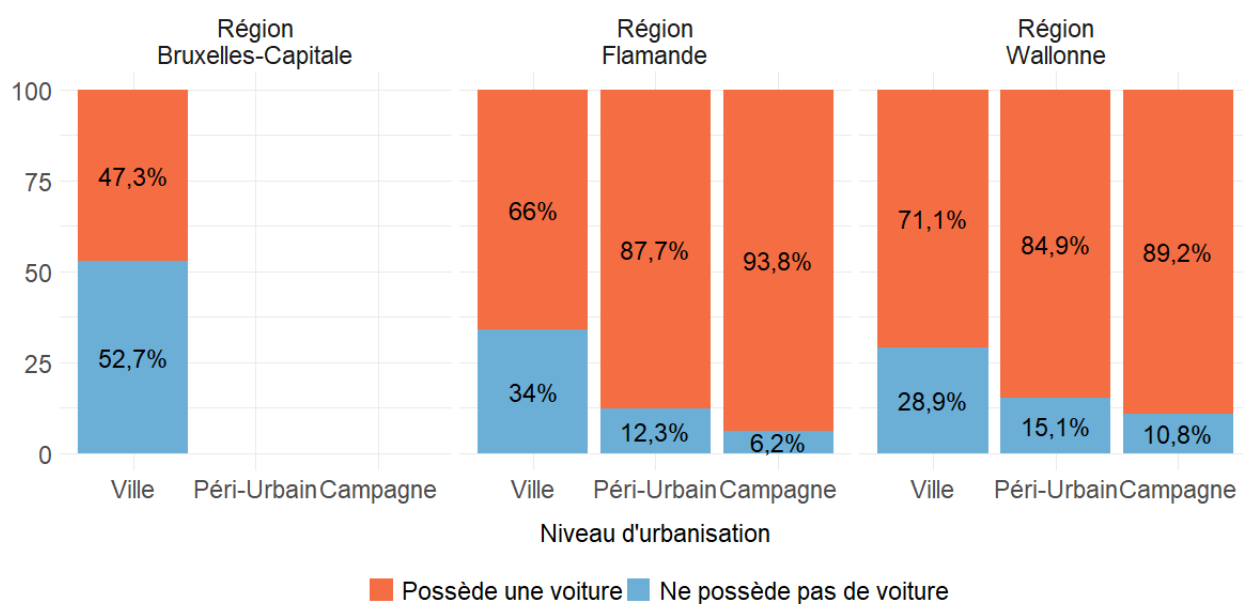
On a vu ci-dessus que les taux de motorisation sont beaucoup plus bas en Région de Bruxelles-Capitale qu'en Région flamande et en Région wallonne. Ce résultat s'explique par le caractère urbanisé de la Région bruxelloise : on y trouve presque partout des biens et services à proximité du domicile. L'offre de mobilité alternative à la voiture y est en outre abondante et qualitative, ce qui réduit le besoin de disposer d'une voiture.

SILC distingue les individus en fonction du degré d'urbanisation de la commune dans laquelle ils habitent. Plus précisément, les communes de résidence des répondants sont classées (en suivant Eurostat) dans une des trois catégories suivantes en fonction du degré d'urbanisation :

zones densément peuplées (ci-après : villes), zones intermédiaires (ci-après : péri-urbain) et zones rurales (ci-après : campagne). Lorsqu'on analyse la distribution des taux de motorisation selon le degré d'urbanisation dans les trois régions, on obtient le résultat suivant :

FIGURE 4 :

L'équipement automobile des ménages selon le degré d'urbanisation, ventilé par Région



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

On constate, assez logiquement, qu'en Région flamande et en Région wallonne les taux de motorisation sont plus faibles dans les zones urbaines par rapport aux zones péri-urbaines et rurales (respectivement 66% et 71,1%). Néanmoins, il est notable que la Région bruxelloise présente un taux de motorisation largement plus faible par rapport aux autres villes en Belgique (47,3%).

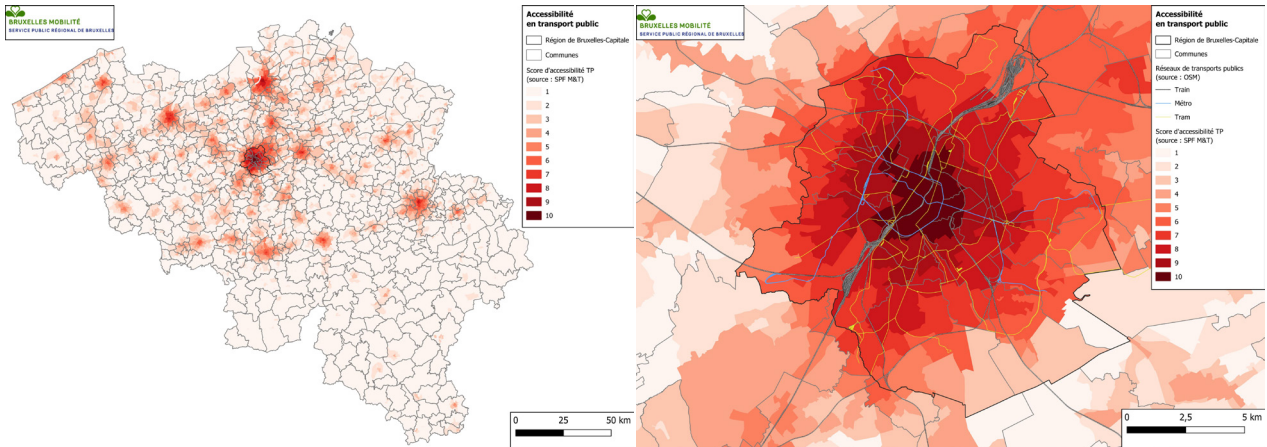
Afin de disposer d'une analyse territoriale plus fine, nous avons croisé les taux de motorisation avec le niveau d'accessibilité du territoire

en transport public. Pour ce faire, nous avons repris la modélisation développée par le SPF Mobilité et Transports qui consiste à attribuer à chaque secteur statistique « un score prenant en compte le nombre de lignes de transports en commun (train, métro, tram, bus) passant à proximité, la distance entre l'unité d'établissement et la ligne la plus proche et l'importance de cette dernière »⁴. Ci-dessous, le rendu cartographique du niveau d'accessibilité en transport public ventilé en 10 niveaux pour la Belgique et la Région de Bruxelles-Capitale. Plus le score est élevé plus la zone est accessible.

⁴ Pour une présentation plus détaillée de la méthodologie sous-jacente à l'indicateur du niveau d'accessibilité, voir le rapport suivant : https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2023/Rapport_WWV_2021-2022_FR_corrigendum.pdf (p. 26 et suivantes)

FIGURE 5 :

Accessibilité du territoire en transport public à l'échelle nationale et de la RBC (situation de référence : mai 2022)



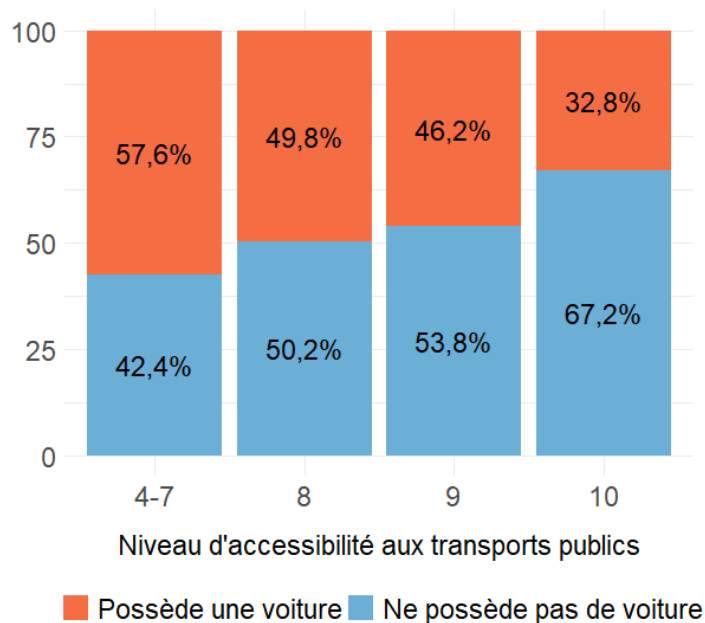
Source : SPF Mobilité et transports, cartographie Bruxelles Mobilité

Sans surprise, les zones les plus accessibles en Belgique se concentrent autour des nœuds urbains et, en particulier, autour de Bruxelles. Lorsqu'on se focalise sur la Région bruxelloise, on observe que le score le plus faible se situe à hauteur de la Forêt de Soignes. Les zones habitées ont toutes un score égal ou supérieur à 5. Plus on s'approche du centre-ville plus le niveau d'accessibilité augmente.

Nous avons associé à chaque répondant de SILC le score d'accessibilité correspondant au secteur statistique de son domicile. Nous avons groupé en une seule catégorie les répondants qui résident dans les zones 4, 5, 6 et 7, car le nombre de répondants dans SILC liés à ces zones, considérées une à une, est très faible. Lorsqu'on croise les taux de motorisation avec le score d'accessibilité, on obtient la distribution suivante pour la Région bruxelloise.

FIGURE 6 :

L'équipement automobile des ménages en fonction de l'accessibilité en transport public du domicile en RBC



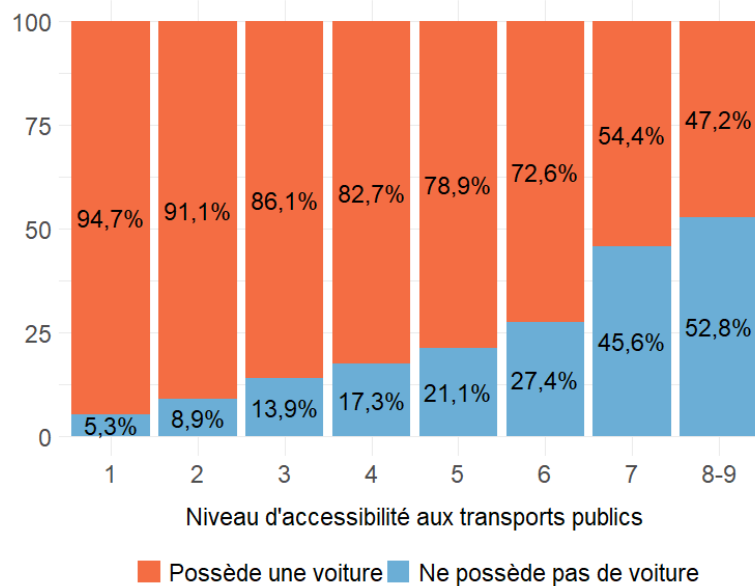
Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

Les graphiques ci-dessous reprennent le croisement entre le score d'accessibilité et le taux de motorisation en Région flamande et en Région wallonne. Contrairement à la Région bruxelloise, il y a très peu de répondants de

SILC domiciliés dans un secteur statistique avec un score d'accessibilité égal à 9 et aucun dans un secteur statistique avec un score à égal à 10. Nous avons donc regroupé les répondants qui résident dans les zones 8 et 9.

FIGURE 7 :

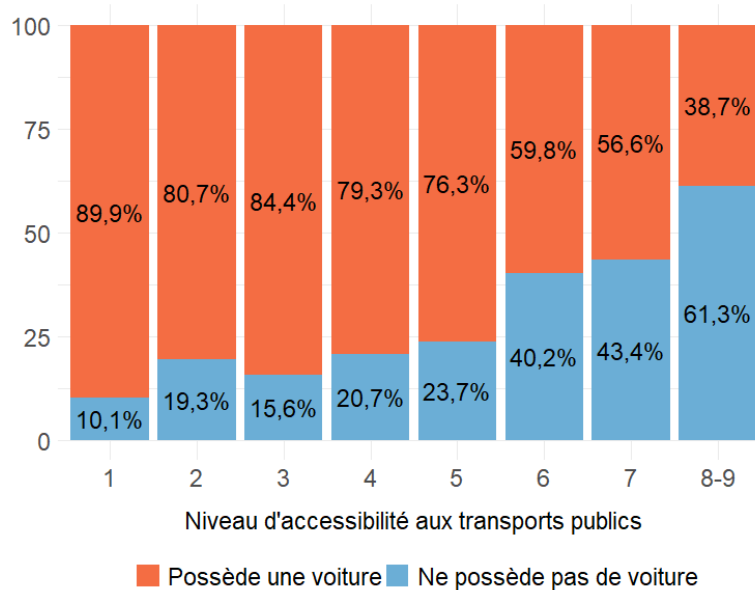
L'équipement automobile des ménages en fonction de l'accessibilité en transport public du domicile en Région flamande



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

FIGURE 8 :

L'équipement automobile des ménages en fonction de l'accessibilité en transport public du domicile en Région wallonne



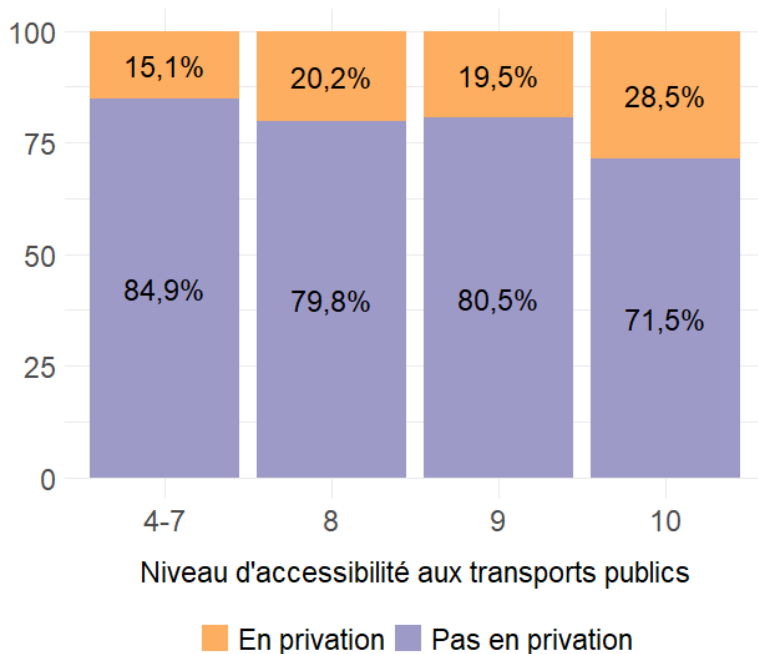
Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

Comme pour le degré d'urbanisation, plus le niveau d'accessibilité en transport public est élevé, moins les ménages sont motorisés. Il convient toutefois de souligner que les zones bien desservies en transport public accueillent aussi, souvent, des populations plus pauvres, qui disposent de moins de ressources financières pour acquérir une voiture. C'est le cas

notamment en Région bruxelloise, comme le montre la figure ci-dessous qui représente la part des ménages en privation matérielle et sociale en fonction du niveau d'accessibilité du domicile en transport public. Ainsi, la corrélation entre les taux de motorisation et la bonne accessibilité du territoire ne traduit pas nécessairement un rapport causal direct.

FIGURE 9 :

Part des ménages en privation matérielle et sociale en RBC, ventilée en fonction du niveau d'accessibilité en transport public du domicile



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

4. LE RAPPORT À L'ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE EN FONCTION DES PRIVATIONS DES MÉNAGES

Dans la section précédente, nous avons passé en revue les taux de motorisation de façon générale. Il est cependant possible d'affiner, sur base de SILC, le rapport à l'équipement automobile au prisme des conditions de vie des ménages. Nous produisons pour ce faire, dans la foulée de Mattioli (2017), une typologie de ménages en quatre catégories que nous construisons en deux temps :

- D'une part, nous considérons les ménages qui disposent d'une voiture et les subdivisons en deux sous-catégories selon qu'ils

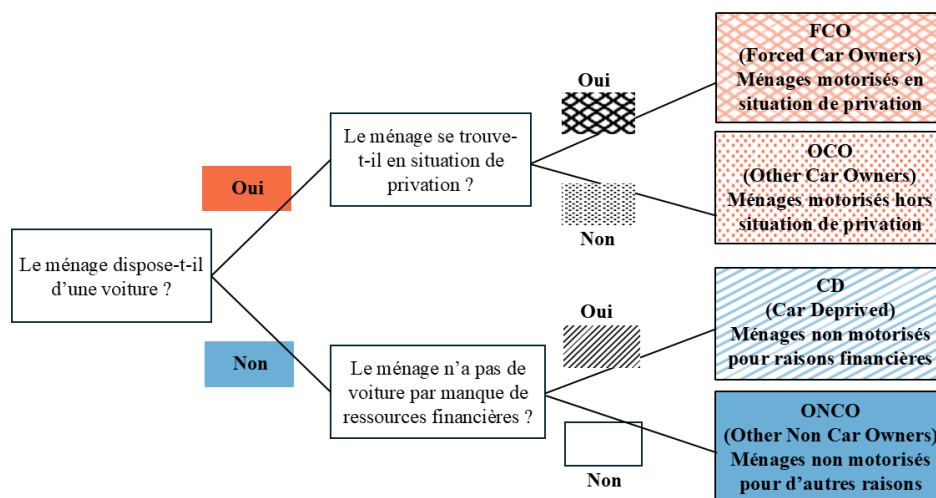
se trouvent ou non en situation de privation matérielle et sociale :

- D'autre part, nous considérons les ménages qui n'ont pas de voiture et les distinguons selon qu'ils se trouvent dans cette situation par manque de ressources financières ou bien pour une autre raison

La figure ci-dessous schématise la constitution de notre typologie de ménages et présente la nomenclature, emprunté de Mattioli (2017), que nous utiliserons dans la suite du rapport. Le schéma présente aussi la symbologie (couleurs et textures) que nous appliquerons aux graphiques qui suivent pour distinguer ces ménages.

FIGURE 10 :

Schéma présentant la construction des quatre types de ménages selon l'équipement en voiture, la privation matérielle et sociale et la capacité à s'offrir une voiture



Cette typologie est particulièrement intéressante, car elle rend compte des arbitrages que les ménages ont effectué, plus ou moins consciemment, entre les coûts et bénéfices d'une voiture, et ce, en fonction de leur situation particulière, à savoir :

- de leurs besoins et contraintes de déplacements (liés à la configuration familiale, à l'emploi, à une perte de mobilité à cause d'un handicap, etc.) ;
- des ressources et contraintes de leur environnement (proximité des biens et services, qualité de l'offre de transport public, qualité des infrastructures cyclables, etc.) ;
- de leurs revenus et de la part de ceux-ci qu'ils sont disposés à consacrer à une voiture.

Les ménages FCO et CD se trouvent tous deux à la croisée de difficultés socio-économiques et d'une dépendance certaine à la voiture. Nous avons cependant fait le choix de nous intéresser prioritairement aux ménages FCO, et ce, pour deux raisons :

- D'une part, les ménages FCO sont particulièrement sensibles à toute augmentation, même marginale, du coût de la motorisation : ils sont contraints soit de la supporter en se privant d'autant plus sur d'autres dimensions de leur bien-être, soit d'abandonner leur véhicule. Dans un cas comme dans l'autre, les répercussions sont importantes. Pour les ménages CD, une même hausse du coût de la motorisation n'a pas d'incidence immédiate puisque la voiture leur était déjà hors de portée.
- D'autre part, les ménages FCO constituent un groupe plus homogène et, considéré globalement, plus dépendant de la voiture que

les CD. En effet, ils ont décidé de s'équiper en voiture au détriment d'autres dimensions importantes de leur bien-être. Pour leur part, les ménages CD ont déclaré qu'ils acquerraient une voiture s'ils en avaient les moyens. Or, l'expression de cette volonté renvoie à des situations très diverses : il peut s'agir d'une privation lourde de conséquences (restriction d'accès au marché de l'emploi, par exemple), mais aussi d'une privation plus anodine (désir d'automobile à titre d'agrément ou de positionnement social).

Dans un premier temps, nous présenterons la distribution géographique des quatre types de ménages en Belgique : en fonction de la région, du degré d'urbanisation et de l'accessibilité en transport public. Cette analyse permet de mettre en exergue la forte corrélation entre la dépendance automobile, en particulier des plus précaires, et le contexte spatial. Dans un deuxième temps, nous étudierons les spécificités socio-économiques des différents types de ménages selon leur rapport à la voiture en Région bruxelloise afin de mieux comprendre les ressorts de la dépendance automobile dans un environnement pourtant très urbanisé.

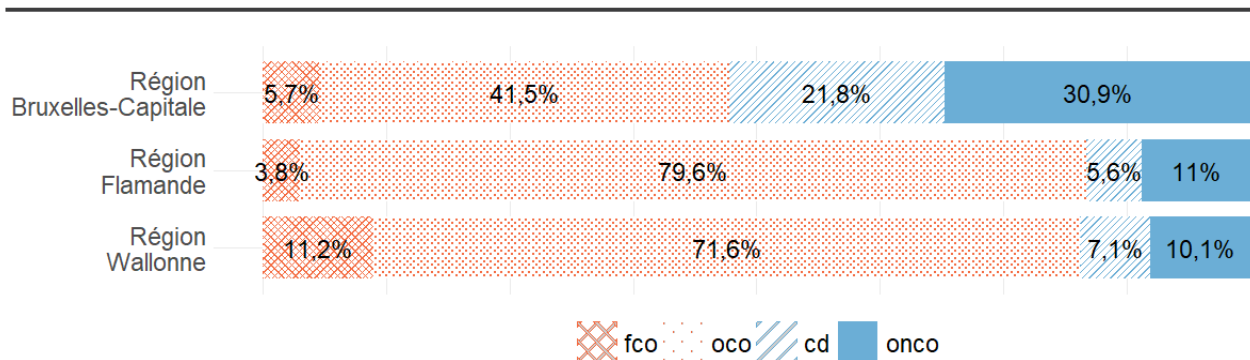
4.1 Variabilité territoriale du rapport à la voiture en Belgique

4.1.1 Comparaisons interrégionales

Les quatre types de ménages se distribuent comme suit au niveau des trois Régions :

FIGURE 11 :

Part des 4 types de ménages définis selon leur rapport à l'équipement automobile, ventilée par Région



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

A Bruxelles, 5,7% des ménages possèdent une voiture alors qu'ils vivent en situation de privation (FCO) dans un contexte où le taux de motorisation total, nous l'avons vu plus haut, ne s'élève qu'à 47%. Les écarts avec les autres Régions sont importants.

En Région flamande, le taux de ménages FCO est presque deux fois inférieur (3,8%), et cela, alors que la part des ménages motorisés y est beaucoup plus élevée qu'à Bruxelles (83,4%). Cette différence marquée s'explique notamment par un taux de privation, globalement, beaucoup plus bas en Région flamande (8%) (voir plus haut, le tableau 2).

Le contraste avec la Région wallonne est également fort intéressant. Le taux de motorisation des ménages est similaire à celui que l'on rencontre en Région flamande (82,8 %). On y trouve toutefois environ trois fois plus de ménages motorisés en situation de privation

(11,2%). Ce taux élevé s'explique, d'une part, par un taux de privation plus de deux fois supérieur à celui relevé de la Flandre (18%) (voir, plus haut, le tableau 2) et, d'autre part, par une plus forte dépendance automobile du territoire wallon (y compris ses zones urbaines) comme le suggère l'analyse qui suit du rapport à la voiture en fonction de la densité de l'habitat.

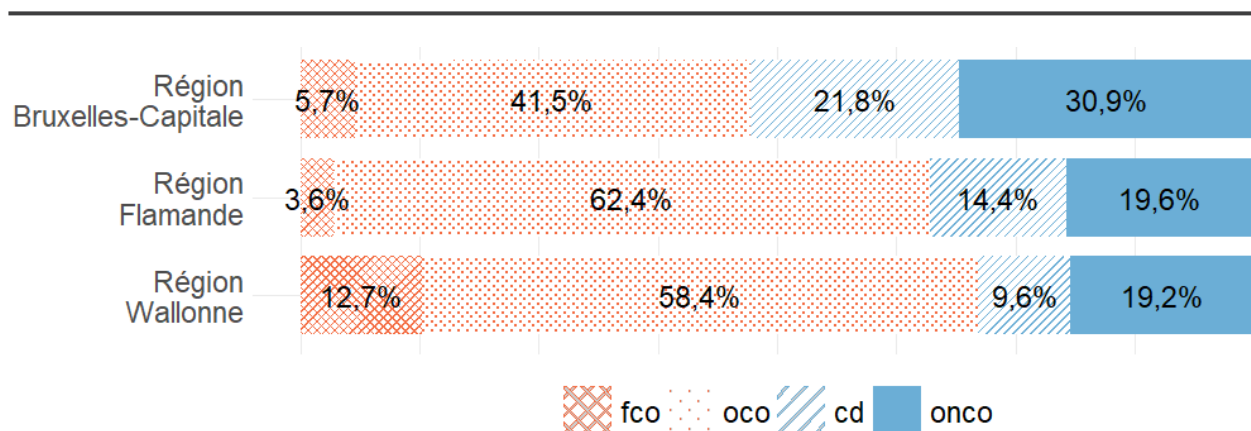
4.1.2 Comparaisons en fonction de la densité de l'habitat

Il est utile de comparer la Région bruxelloise (qui est considérée comme complètement urbanisée) plus spécifiquement aux zones urbaines dans les deux autres régions du pays⁵. Il ressort à ce niveau que la part des ménages FCO est, de loin, la plus élevée dans les zones urbaines en Région wallonne (12,7%) et la plus faible dans les zones urbaines en Région flamande (3,6%). La Région bruxelloise se situe entre les deux (5,7%).

⁵ Les villes flamandes suivantes sont considérées comme complètement urbanisées : Anvers, Bruges, Courtrai, Gand, Louvain, Malines et Ostende. Les agglomérations wallonnes urbaines sont : Charleroi (y compris Châtelet), La Louvière (y compris Manage), Liège (y compris Ans, Beyne-Heusay, Fléron, Grâce-Hollogne, Herstal, Saint-Nicolas et Seraing), Mons (y compris Colfontaine, Frameries et Quaregnon), Mouscron, Namur et Verviers (y compris Dison).

FIGURE 12 :

Part des 4 types de ménages définis selon leur rapport à l'équipement automobile en zones urbaines, ventilée par Région



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

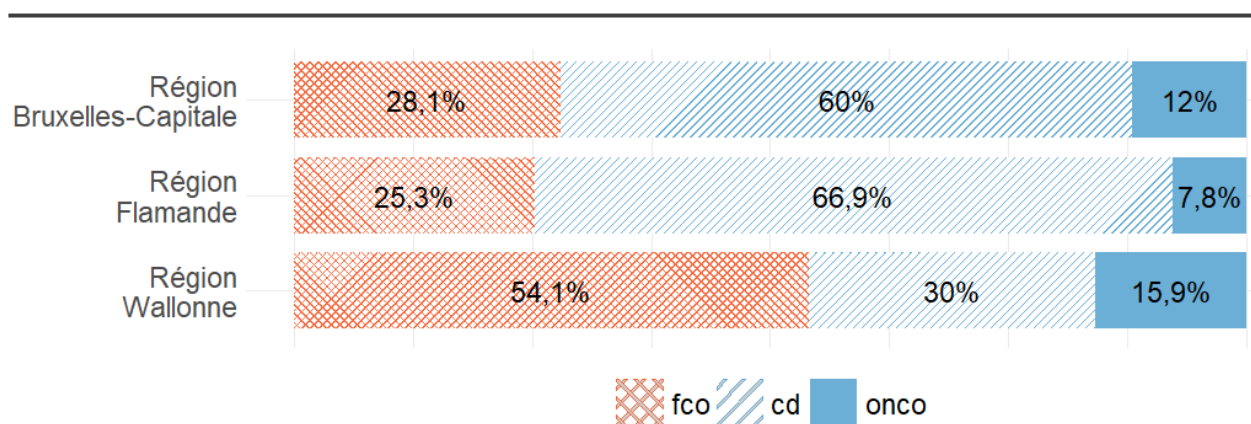
La Région bruxelloise compte 20,4% de ménages en situation de privation matérielle et sociale (voir tableau 2). Ce taux s'élève à 14,1 % dans les villes flamandes et à 23,5 % dans les villes wallonnes.

Il est particulièrement intéressant de considérer spécifiquement le rapport à l'équipement automobile des ménages en situation de privation. En effet, comme nous l'avons souligné

plus haut, ces ménages posent un « choix » fort à cet égard dans la mesure où ils mettent en balance la voiture avec d'autres dimensions importantes de leur bien-être. Lorsqu'on considère le rapport à la voiture de cette sous-population, on obtient la distribution suivante. Par construction, on ne retrouve pas ici la catégorie des ménages motorisés hors privation (OCO), puisqu'on ne considère ici que les ménages en situation de privation.

FIGURE 13 :

Rapport à l'équipement automobile des ménages en situation de privation matérielle et sociale vivant en zones urbaines, ventilé par Région



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

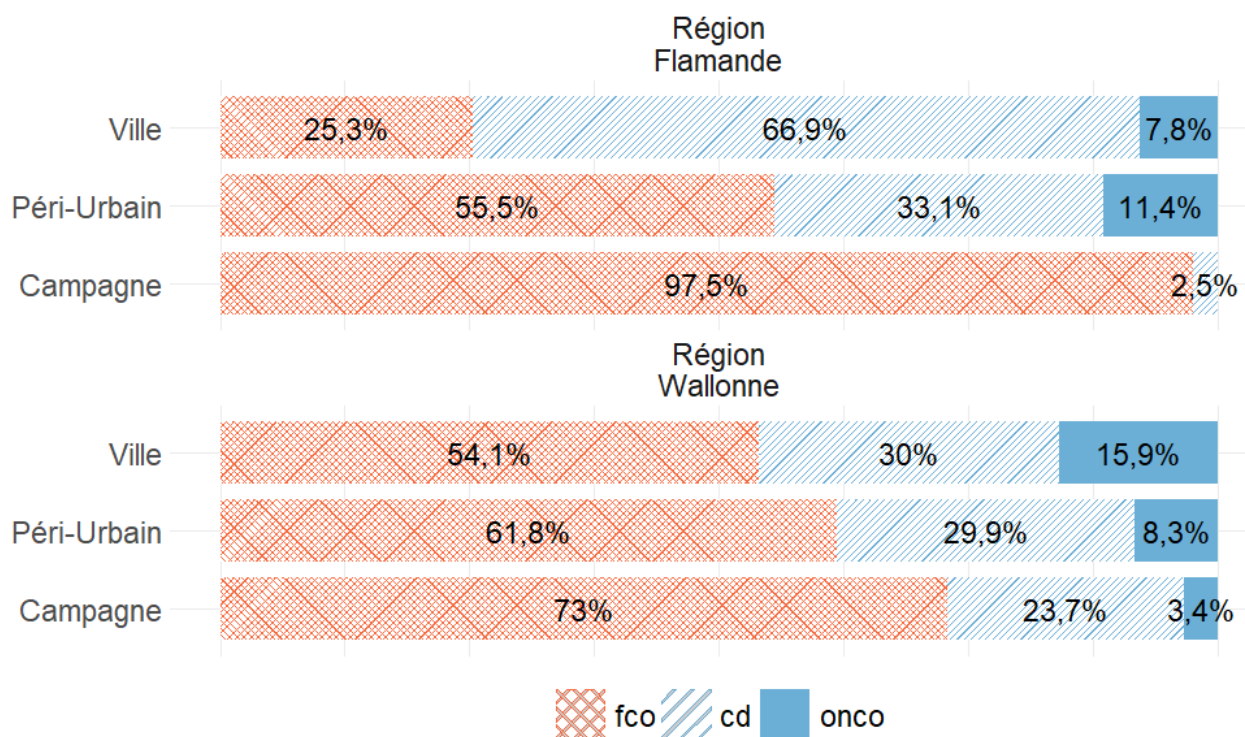
La distribution en Région bruxelloise et dans les villes flamandes est similaire. En particulier, la part des personnes en privation qui y disposent d'une voiture (FCO) y est très proche (28,1 % et 25,3 % respectivement). Cette part est beaucoup plus élevée en Région wallonne (54,1 %). On peut avancer l'hypothèse qu'à Bruxelles l'offre de transport public limite le besoin de disposer d'une voiture particulière. De même, l'infrastructure cyclable s'est notablement améliorée en Région bruxelloise, ce qui s'est traduit par une augmentation importante de la part modale du vélo au cours des 15 dernières années et une multiplication par 5 des flux de cyclistes comptabilisés aux heures de pointe (Bruxelles Mobilité, 2025). En complé-

ment, les services d'autopartage y sont bien développés. Dans les villes flamandes, l'offre de transport public est moins bonne. Néanmoins, la qualité du réseau cyclable y est meilleure qu'à Bruxelles et la part modale du vélo y est beaucoup plus élevée. On trouve dans les villes flamandes également une offre d'autopartage relativement étoffée. En revanche, dans les villes wallonnes, l'offre de transport public est de moindre qualité. Le recours au vélo y est, lui aussi, très limité.

Considérons à présent le rapport à la voiture de la population en situation de privation matérielle et sociale en Flandre et en Wallonie selon le degré de densité de l'habitat :

FIGURE 14 :

Rapport à l'équipement automobile des ménages en privation matérielle et sociale en Région flamande et en Région wallonne selon le degré d'urbanisation



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

Dans les deux Régions, on observe une corrélation claire entre la part des ménages contraints à la voiture et la densité de l'habitat. En Flandre, 25,3% des ménages en privation

disposent d'une voiture en zones urbaines, 55,5% en zones intermédiaires et 97,5 % en zones rurales. En Wallonie, la tendance est la même quoique moins prononcée : ces taux

s'élèvent respectivement à 54,1%, 61,8% et 73%.

L'écart notable que l'on observe dans les zones rurales en Flandre et en Wallonie s'explique sans doute par la plus grande précarité des populations rurales wallonnes que flamandes. La grande pauvreté que l'on rencontre en milieu rural en Région wallonne pourrait expliquer pourquoi, même en situation de forte dépendance à la voiture, une part importante des ménages en privation n'y ont pas de voiture.

4.1.3 Comparaisons en fonction de l'accessibilité en transport public

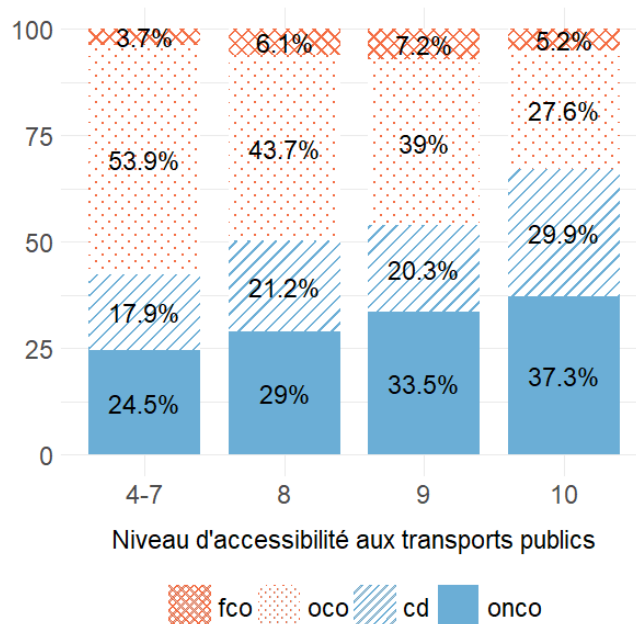
Dans la section précédente, nous avons vu que les taux de motorisation baissent globalement avec l'amélioration de l'accessibilité du domicile en transport public. Le graphique ci-dessous montre que la baisse de la motori-

sation s'explique surtout par la réduction de la part des ménages motorisés qui ne vivent pas en situation de privation (OCO) et l'augmentation concomitante de la part des ménages non motorisés pour une autre raison que financière (ONCO).

Le taux de ménages motorisés en situation de privation (FCO) et le taux des ménages privés de voiture pour raisons financières (CD) n'évoluent pas de la même façon. La part des ménages FCO augmente entre les niveaux d'accessibilité 7 et 9, puis baisse au dernier échelon. Comme nous l'avons observé dans la section précédente, les zones bien desservies en transport public sont aussi des zones plus centrales qui comptent plus de ménages en situation de privation. Il est donc normal que la part des ménages FCO y soit plus élevée, même si l'environnement urbain y est plus propice à une vie sans voiture.

FIGURE 15 :

Distribution des 4 types de ménages selon le rapport à l'équipement automobile en RBC ventilée en fonction du niveau d'accessibilité en transport public du domicile



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

4.2 Les caractéristiques des ménages selon leur rapport à l'équipement en voitures à Bruxelles

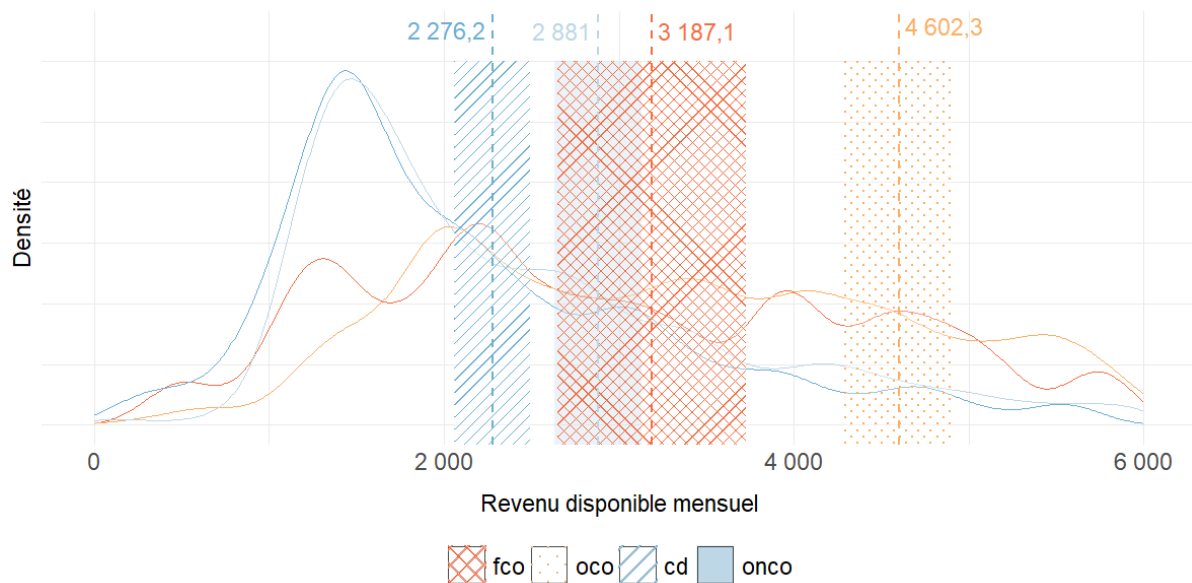
La Région bruxelloise offre un environnement propice à une vie sans voiture. Néanmoins, même dans un tel contexte, on trouve un nombre conséquent de ménages en privation qui dispose d'une voiture. Pour mieux comprendre les ressorts de cette dépendance, nous proposons de passer ici en revue différentes variables socio-démographiques des quatre types de ménages.

4.2.1 Revenus disponibles et équivalents

Arrêtons-nous d'abord sur les écarts de revenus des quatre types de ménages. Le graphique ci-dessous présente le revenu mensuel disponible non pondéré en fonction de la taille du ménage. Sans surprise, les ménages motorisés qui ne sont pas en situation de privation (OCO) ont le revenu moyen mensuel le plus élevé (4.602 euros). Les ménages motorisés en situation de privation (FCO) disposent d'un revenu moyen de 3.187 euros.

FIGURE 16 :

Distribution des revenus mensuels disponibles (limitées au 99ème centile) des 4 types de ménages définis selon leur rapport à l'équipement automobile en RBC



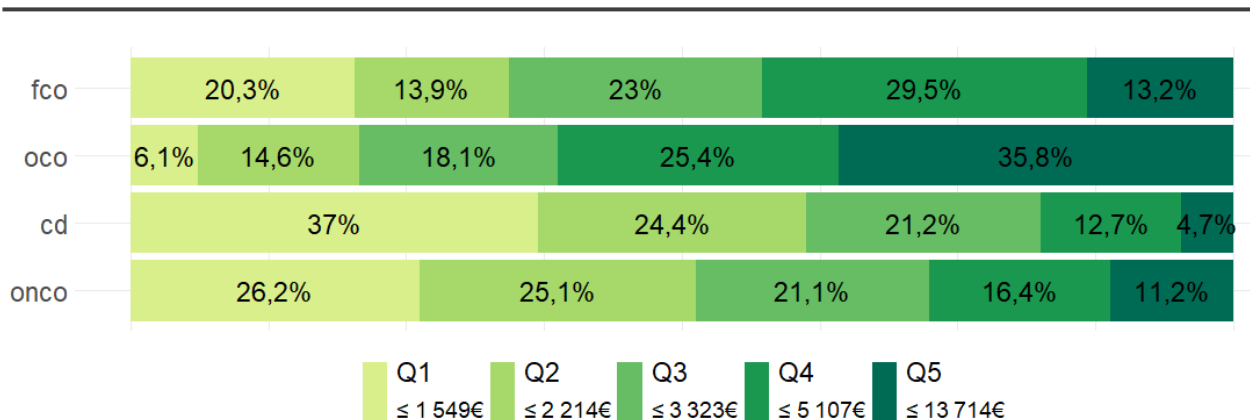
Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

Pour comparer plus aisément les quatre types de ménage considérons la distribution des quintiles des revenus. Sans surprise, les ménages motorisés hors privation (OCO) se retrouvent principalement dans les deux quintiles supérieurs : 25,4% appartiennent au quatrième quintile et 35,8% au cinquième. Une part importante des ménages motorisés en privation

(FCO) se retrouve également dans les deux quintiles supérieurs : 29,5% appartiennent au quatrième quintile et 13,2% au cinquième. Les revenus disponibles des ménages motorisés, qu'ils soient en privation ou non, sont, en tout cas, largement supérieurs à ceux des ménages non motorisés (CD et ONCO).

FIGURE 17 :

Quintiles de revenus disponibles des 4 types de ménages définis selon leur rapport à l'équipement automobile en RBC



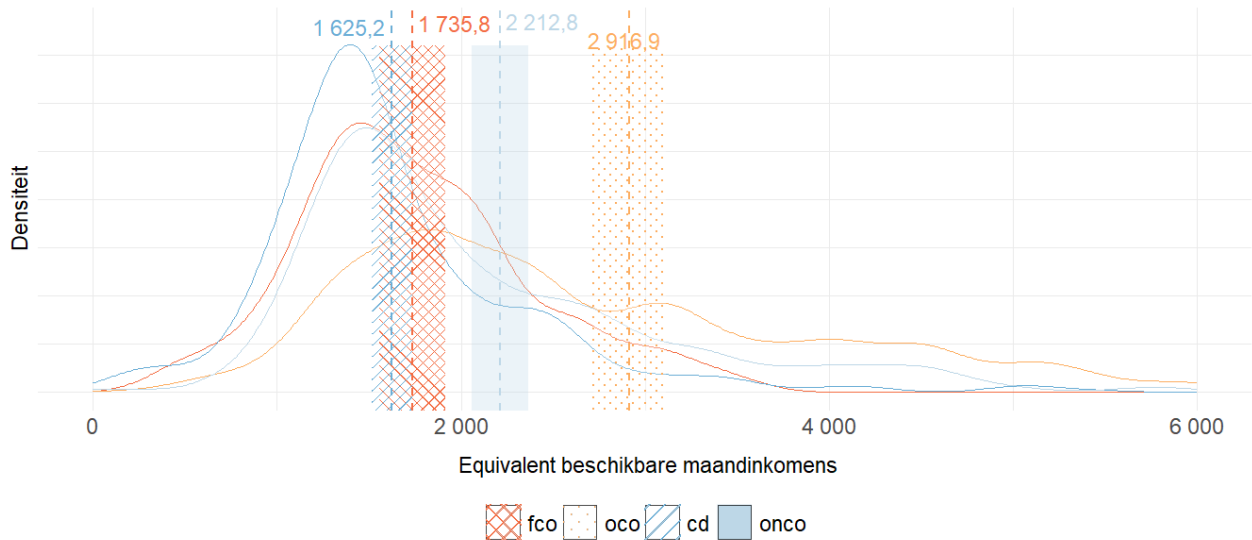
Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

Considérons à présent la courbe de distribution des revenus équivalents, à savoir pondérés en fonction du nombre d'adultes et d'enfants dans le ménage. Logiquement, les revenus des quatre types de ménages ont baissé par rapport aux revenus disponibles et les écarts se sont aussi fortement resserrés : seuls les ménages OCO restent loin devant. Il est aussi frappant de noter que l'ordre des quatre types

de ménages a changé : les ménages FCO se trouvent en deuxième position quand on considère les revenus disponibles ; ils passent en troisième position, derrière les ménages ONCO, lorsqu'on considère les revenus équivalents. Ceci s'explique par la taille et la composition des ménages FCO, comme on le verra dans les prochains paragraphes.

FIGURE 18 :

Distribution des revenus mensuels équivalents (limitées au 99ème centile) des 4 types de ménages définis selon leur rapport à l'équipement automobile en RBC



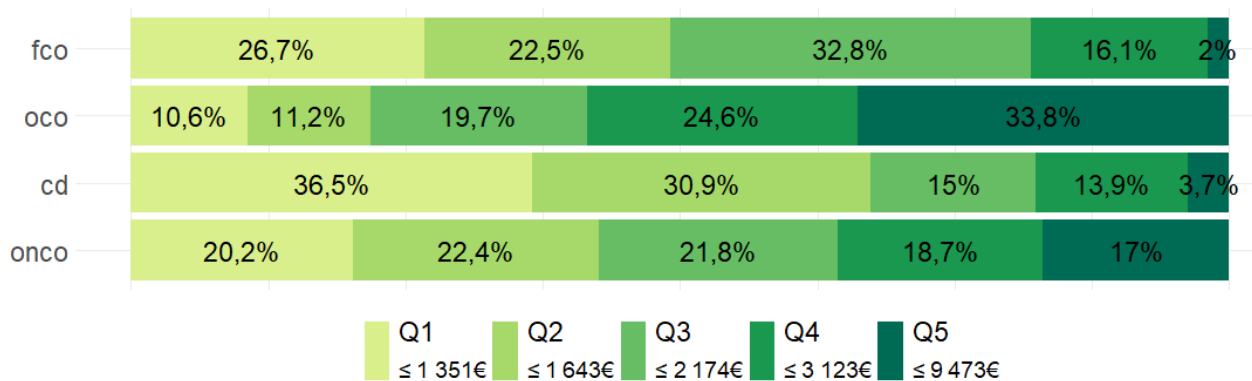
Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

Considérons la distribution des quatre types de ménages selon les quintiles de revenus équivalents. La distribution des ménages FCO est très différente de celle des quintiles de revenus disponibles. Il n'y a presque plus de ménages FCO dans le cinquième quintile (2% contre 13,2%) et près de deux fois moins dans

le quatrième quintile (16,1% contre 29,5%). Le troisième quintile occupe désormais une place prépondérante (32,8%) : horizontalement, par rapport aux autres quintiles des ménages FCO, mais aussi, verticalement, par rapport à la part de ce quintile chez les autres types de ménages.

FIGURE 19 :

Quintiles de revenus équivalents des 4 types de ménages selon leur rapport à l'équipement automobile en RBC



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

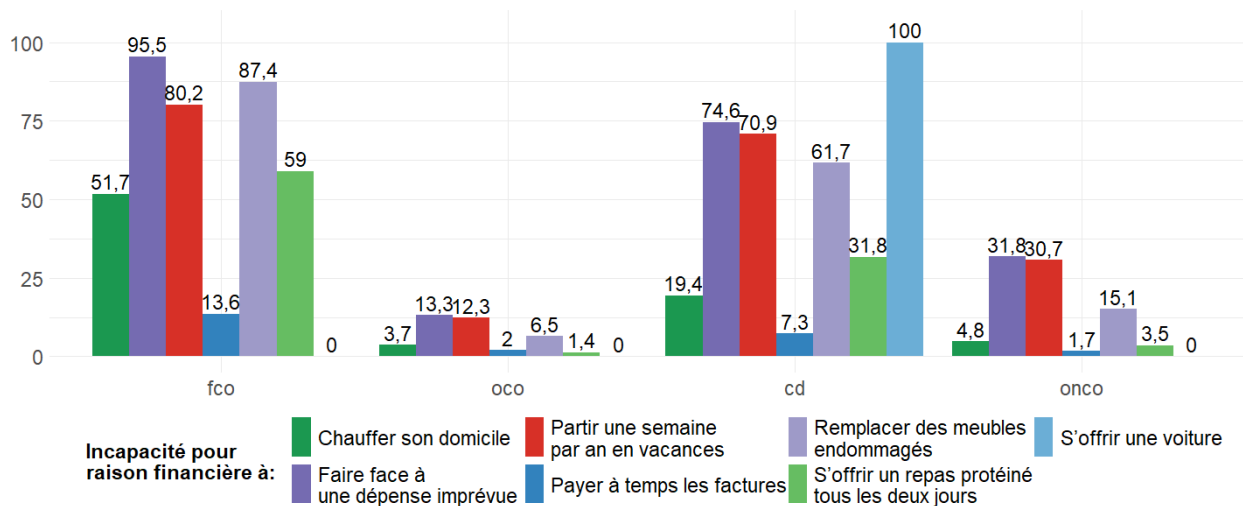
4.2.2 Profils de privation

Analysons à présent plus précisément les privations spécifiques des quatre types de ménages. Nous ne reprenons pas ici toutes les

privations mesurées dans SILC (voir section 2.2), mais uniquement celles qui concernent les ménages plutôt que les individus.

FIGURE 20 :

Profils de privations des quatre types de ménages définis selon leur rapport à l'équipement automobile en RBC



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

95,5% des ménages FCO ont du mal à faire face à une dépense imprévue ; 87,4% ont des difficultés à remplacer des meubles endommagés ou usés ; 80,2% ne sont pas capables de partir en vacances au moins une semaine par an par manque de ressources financières ; 59% n'ont pas la capacité de manger au moins deux fois par semaine un repas protéiné par manque de ressources financières et 51,7% ne sont pas capables de chauffer correctement leur logement. On voit ainsi, concrètement, à quel point ces ménages se privent, plus ou moins consciemment, de dimensions cruciales de leur bien-être pour disposer d'une voiture.

Les ménages FCO et CD ont des profils de privations très semblables. Les ménages FCO ne se privent pas de voiture par définition, mais rencontrent des privations équivalentes, voire

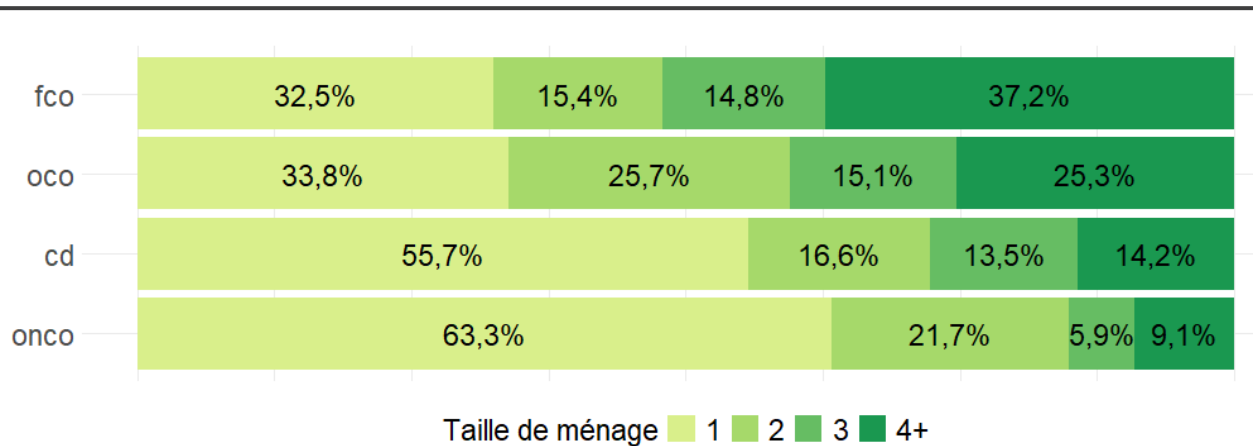
supérieures que les CD et cela alors qu'ils disposent, comme nous venons de le voir, d'un revenu équivalent légèrement supérieur. Il est fort probable que le budget « automobile » des ménages FCO limite leur capacité à remplacer des meubles endommagés, à partir en vacances, à chauffer leur domicile, etc. On peut conjecturer que, s'ils se démotorisaient, ils pourraient couvrir ces coûts et faire chuter ainsi leurs taux de privation. L'amélioration des offres alternatives à la voiture est à cet égard, en puissance, une mesure d'accompagnement sociale. En sens inverse, ces ménages sont probablement très dépendants de la voiture en raison de contraintes professionnelles ou de configurations familiales particulières, ce qui explique les sacrifices importants qu'ils sont prêts à consentir pour s'équiper en voiture.

4.2.3 Taille et composition des ménages

Les ménages motorisés sont de plus grande taille que ceux qui ne le sont pas. C'est tout particulièrement le cas des ménages motorisés en situation de privation (FCO).

FIGURE 21 :

Taille des 4 types de ménages définis selon leur rapport à l'équipement automobile en RBC



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

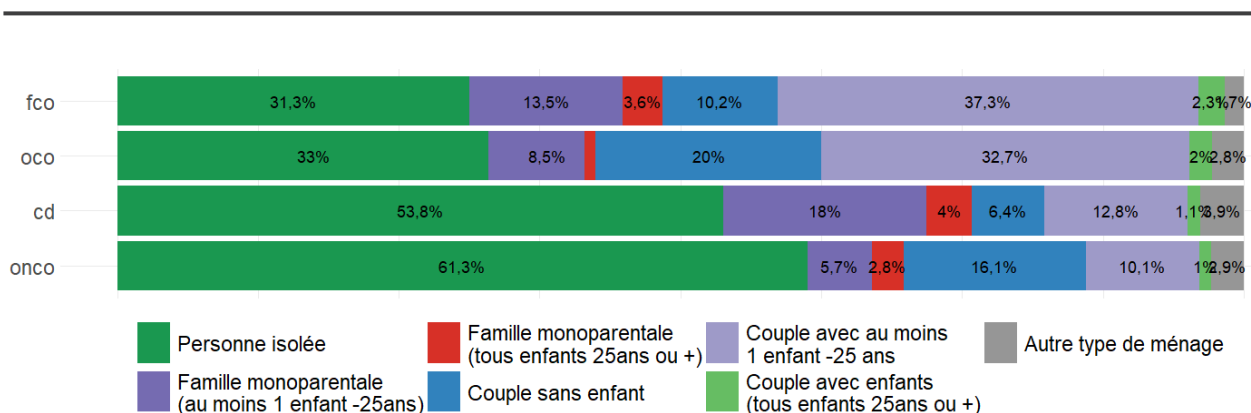
On a relevé dans le chapitre précédent que la part des personnes isolées est beaucoup plus faible parmi les ménages motorisés que non motorisés. Il y a, à ce niveau, peu de différences entre les ménages motorisés en privation (FCO) et hors privation (OCO).

Les ménages FCO comptent proportionnellement plus de familles monoparentales (13,5% dont au moins un des enfants à moins de 25

ans et 3,6% dont tous les enfants ont plus de 25 ans) que les OCO (8,5% dont au moins un des enfants à moins de 25 ans et 1% dont tous les enfants ont plus de 25 ans) et légèrement plus de couples avec enfants (37,3% dont au moins un des enfants à moins de 25 ans et 2,3% dont tous les enfants ont plus de 25 ans contre, pour le OCO 32,7% dont au moins un des enfants à moins de 25 et 2% dont tous les enfants ont plus de 25 ans).

FIGURE 22 :

Situation familiale des 4 types de ménages définis selon leur rapport à l'équipement automobile en RBC



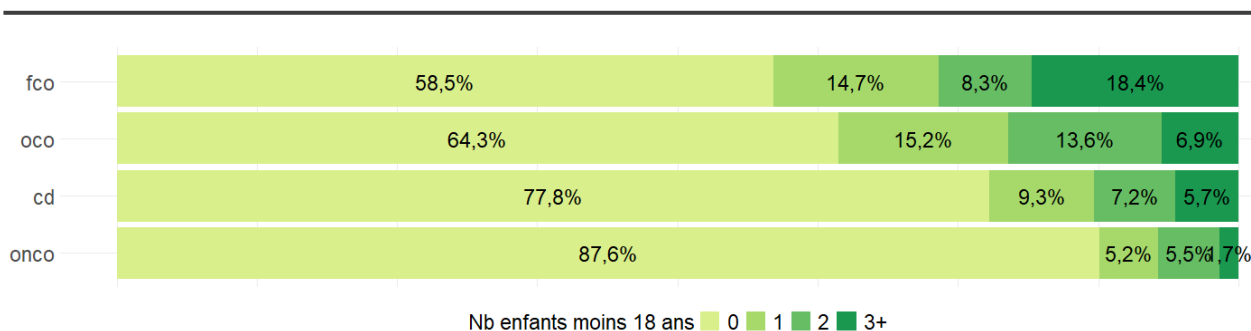
Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

Il y a légèrement plus souvent des enfants dans les ménages FCO que OCO. En fait, ces deux types de ménage ne se distinguent pas tant par la présence d'enfant(s) considéré en général, mais par le nombre d'enfants. En effet,

18,4% des ménages motorisés en situation de privation (FCO) comptent trois enfants mineurs ou plus contre seulement 6,9% des ménages motorisés ne vivant pas en situation de privation (OCO).

FIGURE 23 :

Nombre d'enfants mineurs au sein des 4 types de ménages définis selon le rapport à l'équipement automobile en RBC



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité)

Ces résultats corroborent de nombreuses études qui épinglent la parentalité comme l'un des facteurs qui expliquent le mieux le taux de morosiation et de dépenance à la voiture des ménages (Enaux *et al.* 2011, Demoli et Gilow,

2019, Ermans 2023). Et pour cause, les déplacements avec les enfants, en particulier plus jeunes, sont plus difficiles à réaliser en transport public ou à vélo et les « chaînes » de déplacements plus longues et complexes.

4.2.4 Situation socio-professionnelle et type d'emploi

Considérons à présent le statut d'activité des membres des 4 types de ménages (âgés de plus de 16 ans)⁶. Les ménages FCO comptent une part importante de personnes en emploi (62,6%), plus élevée que les CD (47%) et ONCO (51,7%), mais moins que les OCO (79,5%).

Les ménages FCO comptent 8,3% de pensionnés contre 15,3% parmi les CD, 31,8% parmi les ONCO et 16,3% parmi les OCO. La dépendance automobile en situation de précarité semble s'estomper avec la retraite, ce qui peut s'expliquer par les deux tendances suivantes :

- d'une part, les personnes retraitées ont des besoins de mobilité moins intenses (baisse du nombre de déplacements quotidiens, contraintes horaires et spatiales moins fortes, etc.) et se privent donc plus

facilement d'une voiture si celle-ci induit une charge financière importante ;

- d'autre part, la part des ménages en privation matérielle et sociale est plus faible au sein de la population des seniors (notamment en lien avec la diminution des charges familiales et le remboursement des prêts hypothécaires liés à d'autres classes d'âge) (Bolland *et al.* 2019).

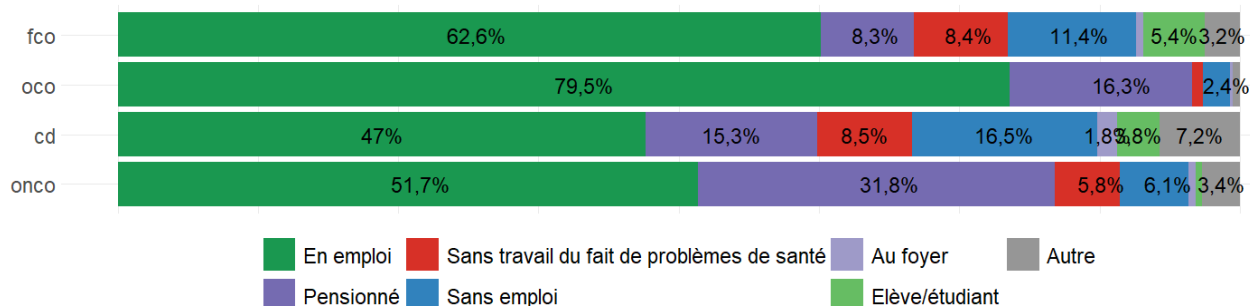
A l'inverse, les ménages FCO comptent beaucoup plus de personnes sans emploi du fait de problèmes de santé (8,4 %) que les OCO (1%). Deux éléments permettent de comprendre cette situation :

- d'une part, l'absence d'emploi induit une perte de revenus, ce qui provoque une augmentation du taux de privation matérielle et sociale ;
- d'autre part, certains problèmes de santé compliquent l'accès aux transports publics ou l'usage du vélo, ce qui peut expliquer une plus forte dépendance à la voiture.

⁶ Le statut d'activité est un attribut lié aux individus plutôt qu'aux ménages. Par cohérence avec les autres analyses du rapport, nous avons gardé la focale sur les ménages. Pour ce faire, nous avons attribué au ménage le statut « en emploi » si au moins une personne se trouve dans cette situation. En cas de conflit, si par exemple, une personne en emploi et une personne pensionnée composent le même ménage, nous avons attribué au ménage en question l'attribut « en emploi ». L'ordre de précellence entre les catégories de statut d'activité est celui repris dans le graphique : 1. En emploi, 2. Pensionné, 3. Sans travail du fait de problèmes de santé, etc. Cet ordre est repris à l'enquête SILC elle-même.

FIGURE 24 :

Statut d'activité des 4 types de ménages définis selon leur rapport à l'équipement automobile en RBC



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

Regardons plus précisément les emplois occupés par les membres des différents types de ménage en fonction de leur rapport à l'équipement en voiture⁷. Les ménages FCO se distinguent fortement des autres types dans la mesure où ils comprennent, de loin, le plus d'emplois « manuels »⁸. C'est le cas pour 42,5% de ces ménages, contre 17,6% à peine chez les ménages OCO. A nouveau, comme beaucoup des phénomènes discutés jusqu'ici, ce résultat s'explique par un double causalité, l'une liée à la situation socioéconomique, l'autre à des enjeux de mobilité :

- d'une part, les emplois « manuels » sont, en moyenne, moins bien rémunérés. Les ménages en privation comptent, de ce fait, en

leur sein plus souvent des personnes exerçant ce type d'emploi (Ghesquière 2023 : 23-24);

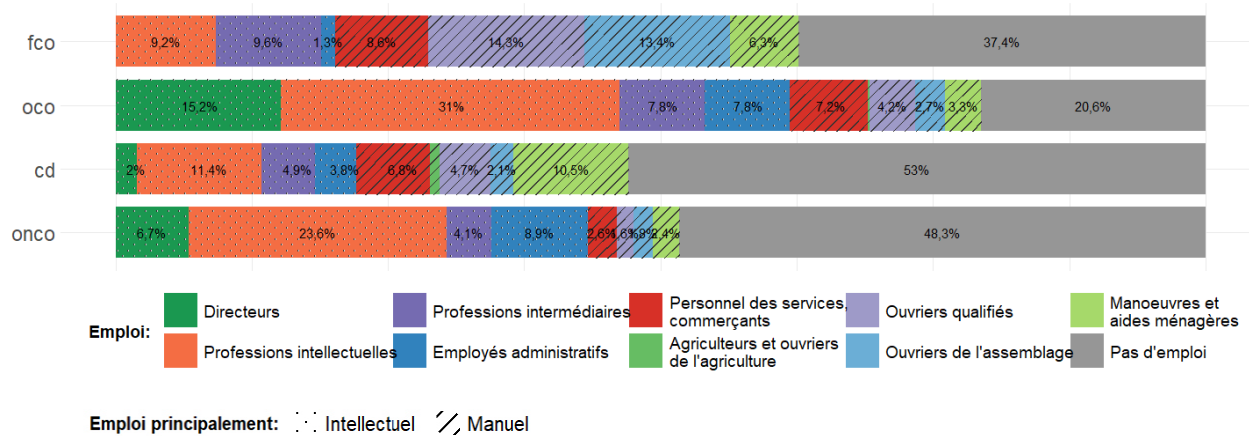
- d'autre part, les emplois « manuels » induisent une forte dépendance à la voiture, car ils impliquent des contraintes horaires importantes (moins de travail en horaire flottant, plus de travail en horaire décalé, en équipe, etc.) et des déplacements fréquents vers des lieux qui varient d'un jour ou d'une semaine à l'autre et qui de surcroît sont souvent mal desservis en transport public (navette sortante).

⁷ Au même titre que le statut d'activité, le type d'emploi est un attribut lié aux individus plutôt qu'aux ménages. Pour transposer cette caractéristique individuelle au niveau du ménage, nous avons procédé comme dans le cas précédent. Lorsque les ménages sont composés de plus d'une personne, nous avons attribué, en cas de conflit, le type d'emploi selon l'ordre de priorité repris dans le graphique : 1. Directeur, 2. Professions intellectuelles, 3. Professions intermédiaires, etc. Ainsi, si un ménage est composé d'une personne exerçant une « profession intermédiaire » (3) et d'une autre se trouvant dans la catégorie « personnel de service » (5), nous avons attribué au ménage en question l'attribut « profession intermédiaire ».

⁸ Nous considérons comme emplois « intellectuels » les catégories d'emplois 1-4 reprises dans la figure 24 (à savoir : directeurs ; professions intellectuelles ; professions intermédiaires ; employés administratifs) et comme emplois « manuels » les catégories 5-9 (à savoir : personnel des services, commerçants ; agriculteurs ou ouvriers de l'agriculture ; ouvriers qualifiés, ouvriers de l'assemblage ; manœuvres et aides ménagères).

FIGURE 25 :

Types d'emploi des 4 types de ménages définis selon leur rapport à l'équipement automobile en RBC



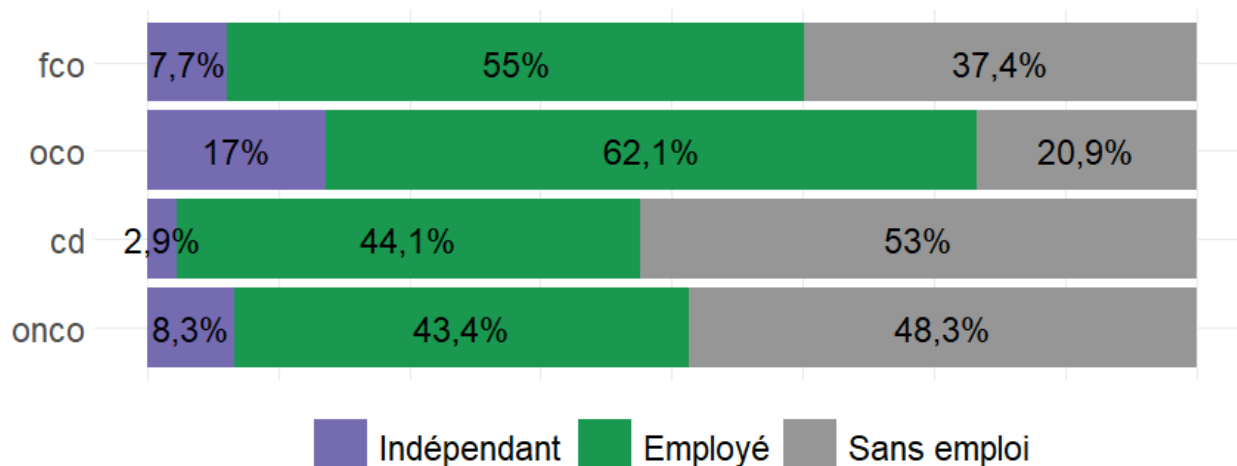
Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

Le statut de l'emploi – indépendant ou employé – apporte une information complémentaire intéressante pour appréhender les rapports entre l'emploi et notre typologie de ménages définie selon le rapport à l'équipement en voiture. En effet, le statut d'indépendant permet, par exemple, de déduire fiscalement une partie des frais de voiture et donc de réduire le stress économique qu'induit la possession automobile sur

le budget des ménages. En outre, il s'agit d'une catégorie de travailleurs qui se trouve beaucoup moins souvent en situation de privation (Ghesquière 2023 : 28). A cet égard, il n'est pas étonnant que la part des ménages comptant un indépendant est plus de deux fois plus élevée chez les ménages OCO (17%) que chez les ménages FCO (7,7%).

FIGURE 26 :

Statut d'emploi (indépendant et employé) des 4 types de ménages définis selon leur rapport à l'équipement automobile en RBC



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

Pour conclure, notons que 16,2% des ménages OCO bénéficient d'une voiture de société contre seulement 1,2% des ménages FCO. Cet avantage extrasalarial est mis à disposition principalement de travailleurs dans le secteur des services (Vandenbroucke *et al.* 2019). Il n'est donc pas étonnant de retrouver les voitures de société surtout chez les ménages de type OCO. Cet état de fait n'en demeure pas moins interpellant : les ménages FCO ont des revenus équivalents beaucoup plus faibles que les ménages OCO, mais doivent, contrairement à ces derniers, aussi supporter l'ensemble des coûts liés à leur équipement en voiture.

4.2.5 Contraintes de santé

Enfin, analysons les quatre types de ménages en fonction de la présence ou non dans le ménage d'une personne limitée dans ses activités quotidiennes pour raisons de santé.

On note que globalement les ménages non motorisés comptent proportionnellement plus de personnes limitées pour raison de santé que les ménages motorisés. Il n'y a cependant presque aucune différence entre les ménages

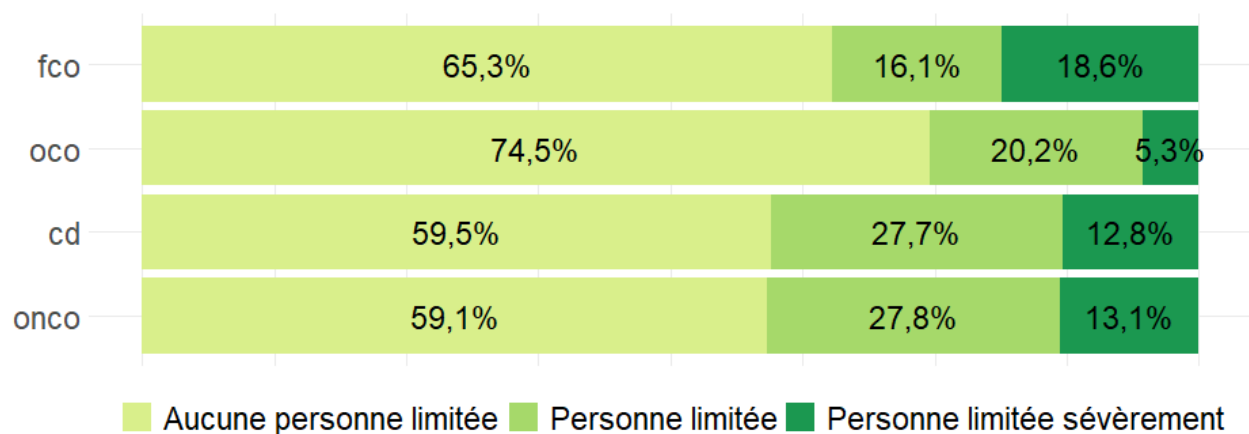
sans voiture pour raisons financières (CD) et les ménages sans voiture pour une autre raison (ONCO). Parmi les ménages motorisés, il y a une différence frappante entre les FCO et les OCO. En l'occurrence, la probabilité qu'un ménage motorisé en privation compte une personne sévèrement limitée (18,6%) est plus de trois fois plus élevée que parmi les ménages motorisés hors situation de privation (5,3%).

Ce résultat en « demi-teinte » souligne que le rapport entre handicap et motorisation est complexe. La présence d'une limitation pour raison de santé est corrélée avec des revenus plus faibles et donc avec une moindre capacité à s'équiper en voiture, mais aussi par un taux d'emploi plus faible et donc aussi un besoin en déplacements moins intense. Par ailleurs, la notion de limitation pour raison de santé renvoie à des réalités très hétérogènes : certains types de limitations augmentent la dépendance à la voiture (difficulté à marcher, à emprunter les transports publics, etc.), d'autres types de limitations, par contre, n'interagissent pas avec le besoin de se déplacer en voiture, voire réduisent l'intérêt de disposer d'une voiture (une

personne déficiente visuelle, par exemple, ne peut pas conduire).

FIGURE 27 :

Présence de personnes limitées dans leurs activités pour raisons de santé au sein des 4 types de ménages définis selon leur rapport à l'équipement automobile en RBC



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

5. LES DÉTERMINANTS DE LA DÉPENDANCE À LA VOITURE DES MÉNAGES EN PRIVATION

Sur base de l'analyse descriptive développée ci-dessus, il n'est pas aisé de déterminer quels facteurs « expliquent » le mieux la dépendance automobile des ménages en situation de privation, car différentes dimensions s'enchevêtrent. C'est pourquoi nous proposons ici une analyse de régression logistique qui permet de mesurer la « force prédictive » des différentes variables considérées chacune pour elle-même, toute chose étant égale par ailleurs.

Dans un premier temps, nous présentons les variables que nous avons intégrées à l'analyse, ainsi que le *design* des deux modèles de régression que nous avons construits. Dans un deuxième temps, nous présentons les résultats de la modélisation et tâchons de les interpréter.

5.1 Présentation des modèles

Nous avons intégré à l'analyse six dimensions qui rendent compte d'un large spectre de raisons pour lesquelles les ménages se motorisent alors qu'ils se trouvent en situation de privation. Nous approchons ces différentes dimensions au travers des variables catégorielles présentées ci-dessous. À noter que nous avons regroupé certaines sous-catégories afin d'éviter que leurs effectifs représentent, au croisement avec les quatre types de ménages, moins de 1% de l'échantillon.

- Nombre d'enfant(s) (0, 1-2, 3 ou plus) (catégorie de référence : 0 ou absence d'enfants). Nous considérons le nombre d'enfant(s) de moins de 18 ans appartenant au ménage.

Nous distinguons trois situations : l'absence d'enfant dans le ménage, la présence d'un ou deux enfants et la présence de 3 enfants ou plus ;

- Couple (catégorie de référence : non-couple). Nous avons simplifié le type de composition du ménage de façon binaire (en couple (1) ou non (0)) afin d'éviter les catégories représentant un nombre trop faible de personnes dans l'échantillon. Notons toutefois qu'avec la variable « nombre d'enfant(s) », on capte une autre dimension clef liée à la composition du ménage ;
- Revenus disponibles (quintiles) (catégorie de référence : premier quintile). Nous considérons les revenus disponibles plutôt qu'équivalents, parce que d'autres variables du modèle captent par ailleurs la taille et la composition du ménage ;
- Type d'emploi (aucune personne en emploi, emploi manuel ou emploi intellectuel) (catégorie de référence : aucune personne en emploi). Nous considérons la présence dans le ménage d'au moins une personne ayant un emploi « intellectuel » ou « manuel » ;
- Limitations pour raisons de santé (aucune personne limitée, personne limitée, ou personne limitée sévèrement) (catégorie de référence : aucune personne limitée). Nous considérons si le ménage compte au moins une personne soit modérément, soit sévèrement limitée dans ses activités pour raisons de santé ;
- Niveau d'accessibilité du domicile en transport public (4-7, 8, 9, 10) (catégorie de référence : 4-7). Nous considérons le score d'accessibilité en transport public du domi-

cile du ménage. Pour rappel, 10 correspond au score avec la meilleure accessibilité en Région bruxelloise et 4-7 correspond au score le moins bon.

Nous avons construit deux modèles de régression :

- Le modèle 1 consiste en une régression logistique multinomiale et confronte les ménages FCO (ainsi que les OCO et ONCO) aux ménages CD qui constituent la catégorie de référence. En d'autres mots, il s'agit d'évaluer dans quelle mesure chacun des facteurs repris ci-dessus fait augmenter ou baisser la chance qu'un ménage se retrouve dans la catégorie FCO (respectivement OCO et ONCO) plutôt que CD ;
- Le modèle 2 consiste en une régression logistique binaire et confronte les ménages FCO à l'ensemble des autres ménages considérés d'un seul tenant. En d'autres mots, il s'agit d'évaluer dans quelle mesure chacune des variables reprises ci-dessus fait augmenter ou baisser la chance qu'un ménage soit de type FCO plutôt que non-FCO.

Nous verrons ci-dessous qu'il est intéressant d'analyser ces deux modèles côte à côte dans la mesure où les ménages motorisés en privation (FCO) se distinguent parfois beaucoup des ménages de type CD, mais non de l'ensemble des autres ménages et inversement.

Nous avons pris pour mesure de dépendance les *odds ratio* ou les rapports de chances. Un résultat égal à 1 indique une situation de neutralité : le facteur considéré n'a pas d'effet, ni positivement ni négativement. Un résultat supérieur à 1 indique que le rapport de chance est positif ; un résultat inférieur à 1 indique que le rapport de chances est négatif.

Précisons enfin que nous avons testé la robustesse des deux modèles en suivant la méthode des R^2 de McFadden. La valeur maximale du test s'élève à 1, néanmoins des valeurs situées

entre 0,2 et 0,4 indiquent un bon ajustement du modèle étudié (McFadden 1974). Le premier modèle se situe juste en-dessous du seuil avec une valeur 0,18; le second est un peu moins robuste avec une valeur de 0,13.

5.2 Analyse des résultats

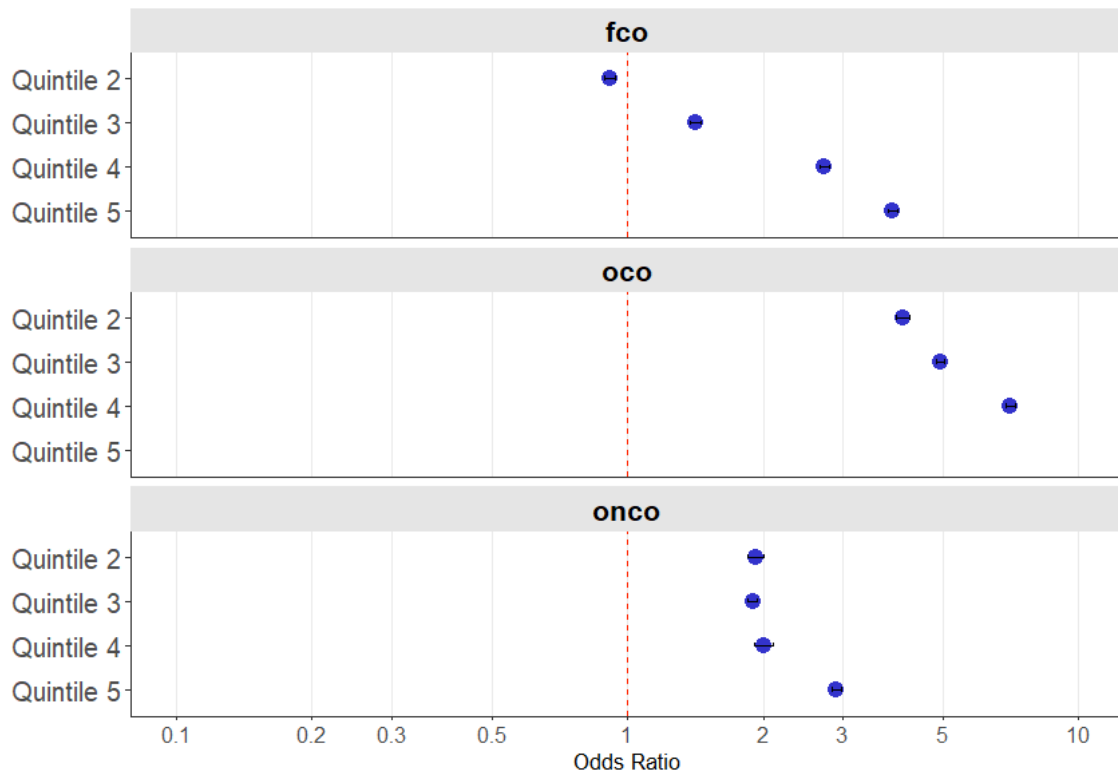
5.2.1 Les revenus

Il ressort du premier modèle que les revenus démarquent très clairement les FCO des CD (quoique de façon un peu moins prononcée que pour les OCO). En l'occurrence, le fait d'appartenir au deuxième quintile n'augmente pas la chance qu'un ménage se retrouve dans la catégorie FCO plutôt que CD. Le rapport de chances devient positif au niveau du troisième quintile (1,42) et augmente très nettement au niveau des quatrième (2,73) et cinquième quintiles (3,87). Comment expliquer que les revenus démarquent si fortement les ménages FCO des CD alors qu'ils souffrent les uns comme les autres de niveaux de privation similaires ? Comme nous l'avons vu dans l'analyse descriptive, les ménages motorisés en situation de privation ont des revenus disponibles relativement confortables – condition pour s'équiper en voiture –, mais ont aussi des charges financières importantes qui induisent un stress économique.

Dans le deuxième modèle, l'effet des revenus s'est largement estompé : le rapport de chances est légèrement positif au niveau du quatrième quintile (1,26) et négatif au niveau du cinquième (0,81). En fait, lorsqu'on met côte à côte les résultats des deux modèles, il apparaît que les revenus s'avèrent être un critère décisif pour distinguer les ménages non motorisés pour raisons financières (CD) des autres types de ménages (cf. modèle 1), mais non pour distinguer les ménages motorisés en situation de privation (FCO) des autres types de ménages considérés d'un seul tenant (cf. modèle 2). Ce résultat divergeant souligne le positionnement hybride de la catégorie des ménages FCO.

FIGURE 28 :

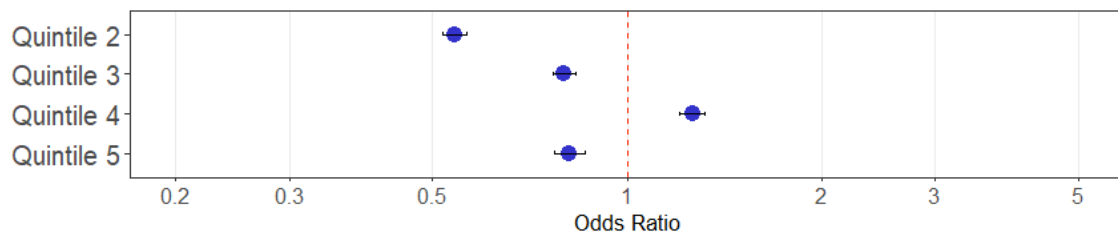
Modèle 1 - Effet des quintiles de revenus disponibles (référence : quintile 1) sur la probabilité qu'un ménage soit FCO, OCO ou ONCO plutôt que CD



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

FIGURE 29 :

Modèle 2 - Effet des quintiles de revenus disponibles (référence : quintile 1) sur la probabilité qu'un ménage soit FCO plutôt que non-FCO



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

5.2.2 La présence d'enfant(s)

La présence d'enfant(s) dans le ménage ne semble, étonnamment, pas jouer un rôle aussi clair qu'attendu de prime abord. En l'occurrence,

dans le premier modèle, on constate que la présence d'un ou deux enfants dans le ménage réduit les chances qu'un ménage se trouve dans la catégorie FCO plutôt que CD (0,83). On notera que le rapport de chances

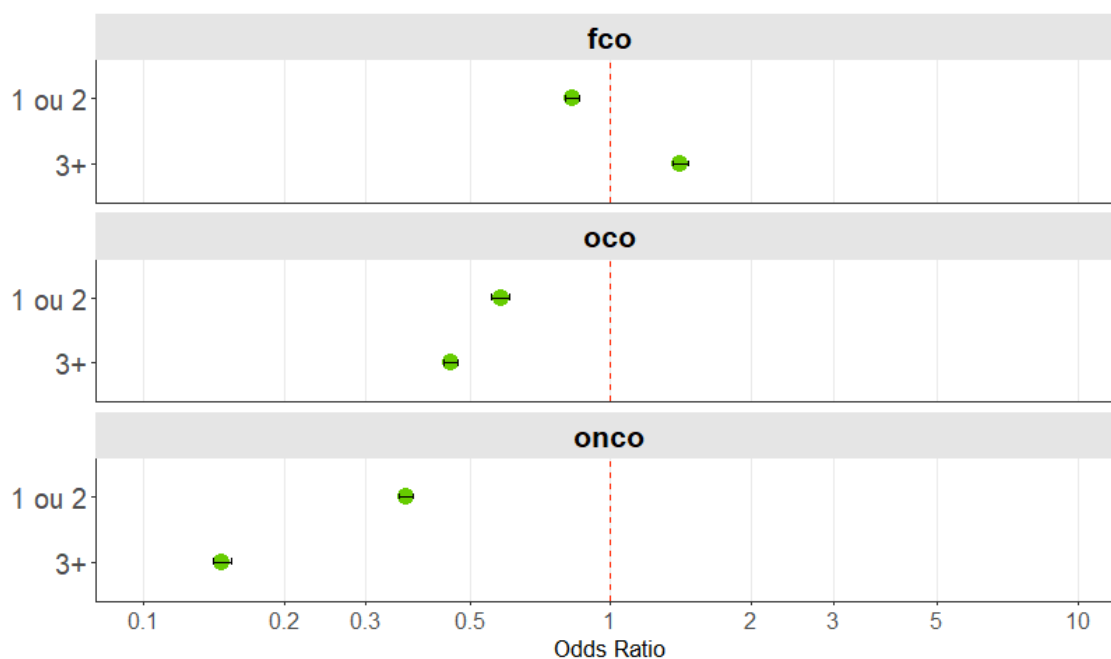
est encore plus faible chez les OCO et ONCO. En revanche, la présence de 3 enfants ou plus dans le ménage augmente les chances (1,41) qu'il soit motorisé tout en se trouvant en situation de privation. Dans le deuxième modèle, la présence d'un ou deux enfants dans le ménage augmente de 1,38 fois la chance qu'il soit de type FCO plutôt que d'un autre type et la présence de trois enfants ou plus augmente les chances de 3,16.

On peut interpréter ce résultat comme suit. La présence d'enfant(s) joue à la fois en faveur et contre la motorisation, en particulier en situation

de précarité. D'un côté, la présence d'enfant(s) intensifie les besoins de mobilité des ménages et, par conséquent, aussi la dépendance à la voiture ; de l'autre, la présence d'enfant(s) engendre un stress important sur le budget des ménages (même lorsqu'il apparaît confortable de prime abord) et réduit donc d'autant leur capacité à se motoriser. Ce n'est que lorsque les ménages en situation de privation sont de grande taille que ces causalités contradictoires semblent « pencher » plus nettement en faveur de la motorisation.

FIGURE 30 :

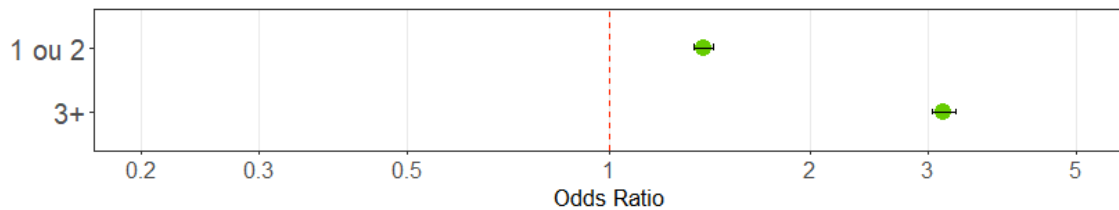
Modèle 1 - Effet du nombre d'enfants de moins de 18 ans dans le ménage (référence : absence d'enfants) sur la probabilité qu'un ménage soit FCO, OCO ou ONCO plutôt que CD



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

FIGURE 31 :

Modèle 2 - Effet du nombre d'enfants de moins de 18 ans dans le ménage (référence : absence d'enfants) sur la probabilité qu'un ménage soit FCO plutôt que non-FCO



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

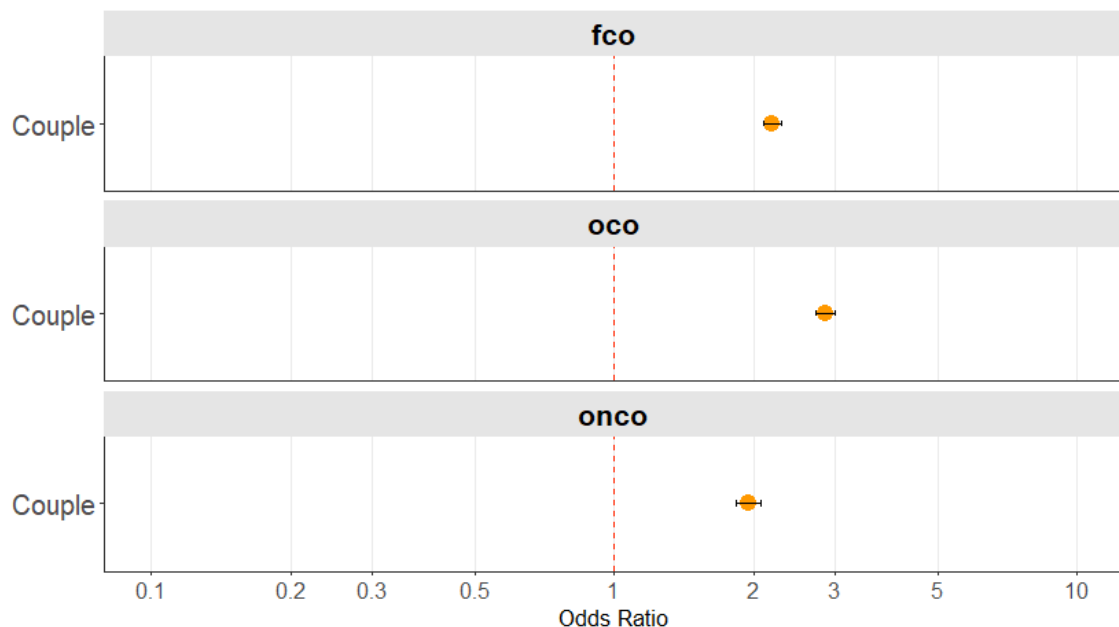
5.2.3 La vie en couple

Le fait de vivre en couple joue, comme le nombre d'enfants dans le ménage, un rôle mitigé : ce facteur distingue clairement les ménages FCO (mais aussi les OCO et ONCO) des CD. En l'occurrence, un ménage qui comprend un couple a 2,19 plus de chance qu'un

ménage n'en comprenant pas d'être de type FCO que CD. En revanche, l'effet de ce facteur s'évanouit largement lorsqu'on considère le deuxième modèle : un ménage qui comprend un couple a 1,14 plus de chances d'être de type FCO que non-FCO.

FIGURE 32 :

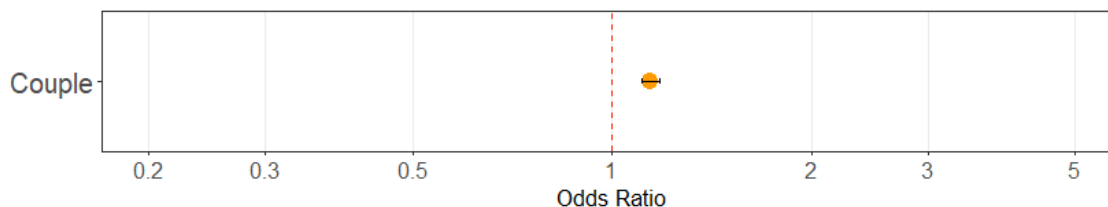
Modèle 1 - Effet de la présence d'un couple dans le ménage (référence : absence de couple) sur la probabilité qu'un ménage soit FCO, OCO ou ONCO plutôt que CD



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

FIGURE 33 :

Modèle 2 - Effet de la présence d'un couple dans le ménage (référence : absence de couple) sur la probabilité qu'un ménage soit FCO plutôt que non-FCO



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

5.2.4 Le type d'emploi

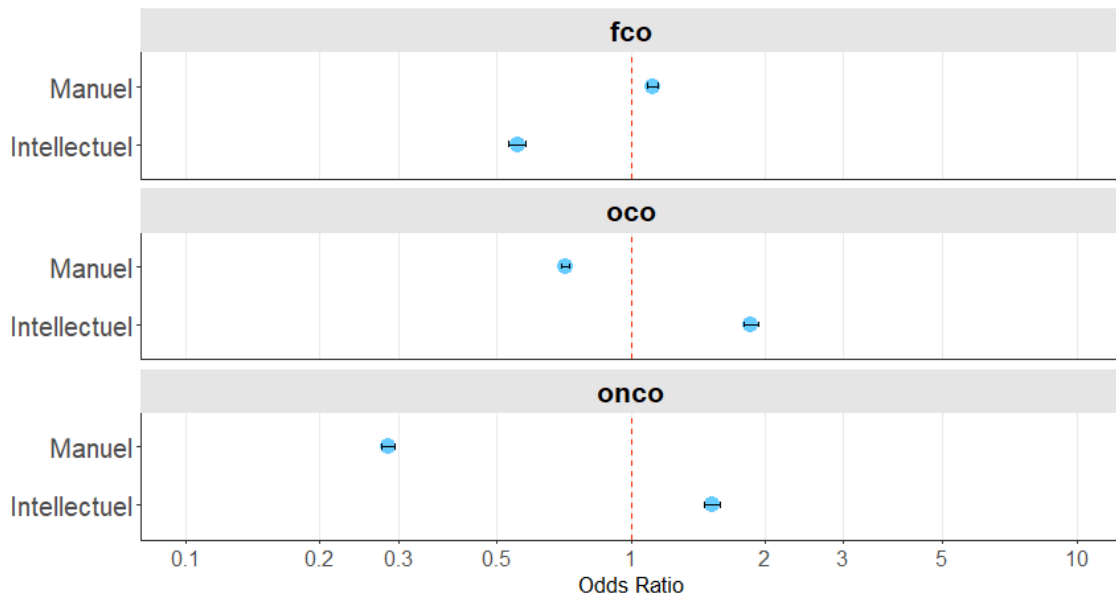
Il ressort du premier modèle que la présence dans le ménage d'une personne exerçant un emploi intellectuel (en comparaison avec une situation de non-emploi) réduit considérablement la chance qu'il s'agisse d'un ménage FCO plutôt que CD (0,56). En revanche, la présence d'une personne exerçant un emploi manuel augmente les chances qu'il s'agisse d'un ménage FCO (1,12). Par contraste, la présence d'une personne exerçant un emploi manuel réduit les chances qu'il s'agisse d'un ménage OCO ou ONCO plutôt que CD alors que la présence d'une personne exerçant un emploi intellectuel augmente ces chances.

Le deuxième modèle présente une dynamique similaire. Un ménage qui comprend une personne exerçant un emploi manuel (en comparaison avec une situation de non-emploi) a 1,8 plus de chances d'être de type FCO que non. Cependant, un ménage qui comprend une personne avec un emploi intellectuel a beaucoup moins de chances d'être FCO que non (rapport de chances de 0,36).

L'analyse de régression conforte l'hypothèse selon laquelle, indépendamment du niveau de revenus, les emplois manuels induisent une dépendance à la voiture chez les ménages en situation de privation. Et pour cause : ces métiers nécessitent de se déplacer plus souvent, demandent de se rendre à des endroits moins bien desservis en transport public et impliquent des contraintes horaires particulières.

FIGURE 34 :

Modèle 1 - Effet du type d'emploi (référence : pas de personne en emploi) sur la probabilité qu'un ménage soit FCO, OCO ou ONCO plutôt que CD



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

FIGURE 35 :

Modèle 2 - Effet du type d'emploi (référence : pas de personne en emploi) sur la probabilité qu'un ménage soit FCO plutôt que non-FCO



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

5.2.5 Les limitations pour raisons de santé

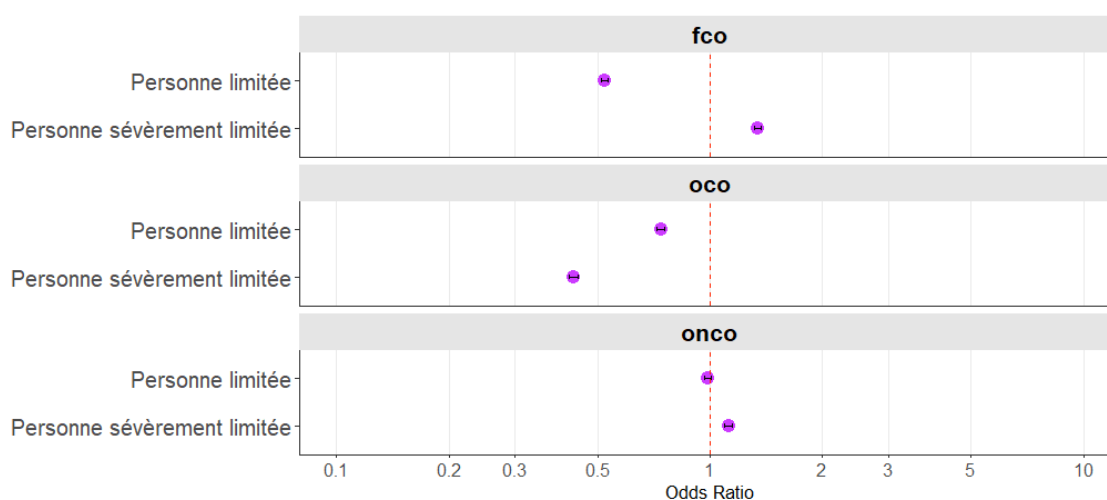
Les modèles 1 et 2 présentent un résultat très similaire pour la limitation à cause d'une raison de santé. On note, en écho à l'analyse descriptive, que la présence dans le ménage d'une personne sévèrement limitée augmente sensiblement la chance qu'il s'agisse d'un ménage FCO plutôt que d'un autre type (rapport de 1,74) alors que la présence d'une personne

moins sévèrement limitée réduit fortement cette probabilité (rapport de 0,6). L'analyse de régression permet en fait de confirmer – et de préciser – les enseignements de l'analyse descriptive. On indiquait plus haut que l'effet de la limitation pour raison de santé était difficile à interpréter, car il est fortement corrélé à une perte de revenus. Il ressort ici que la présence d'une personne sévèrement limitée – et ce, in-

dépendamment des revenus – augmente les chances que le ménage soit de type FCO.

FIGURE 36 :

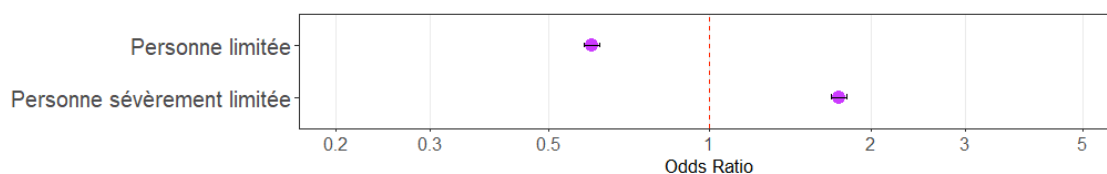
Modèle 1 - Effet d'une limitation pour raisons de santé (référence : aucune personne limitée) sur la probabilité qu'un ménage soit FCO, OCO ou ONCO plutôt que CD



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

FIGURE 37 :

Modèle 2 - Effet d'une limitation pour raisons de santé (référence : aucune personne limitée) sur la probabilité qu'un ménage soit FCO plutôt que non-FCO



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

5.2.6 L'accessibilité du domicile en transport public

Dans le premier modèle, on constate que les ménages domiciliés dans une zone avec un niveau d'accessibilité 8 et 9 ont (comparativement avec la zone 7) respectivement 1,55 et 1,56 plus de chance d'être de type FCO plutôt que CD. Le rapport de chances au niveau de la zone 10 s'élève, quant à lui, à seulement 0,92. Le deuxième modèle montre que la localisation du ménage dans les zones avec un niveau

d'accessibilité de 8, 9 et 10 augmente respectivement les chances de 2,14, 1,89 et 1,56 fois qu'il s'agisse d'un ménage de type FCO plutôt que non.

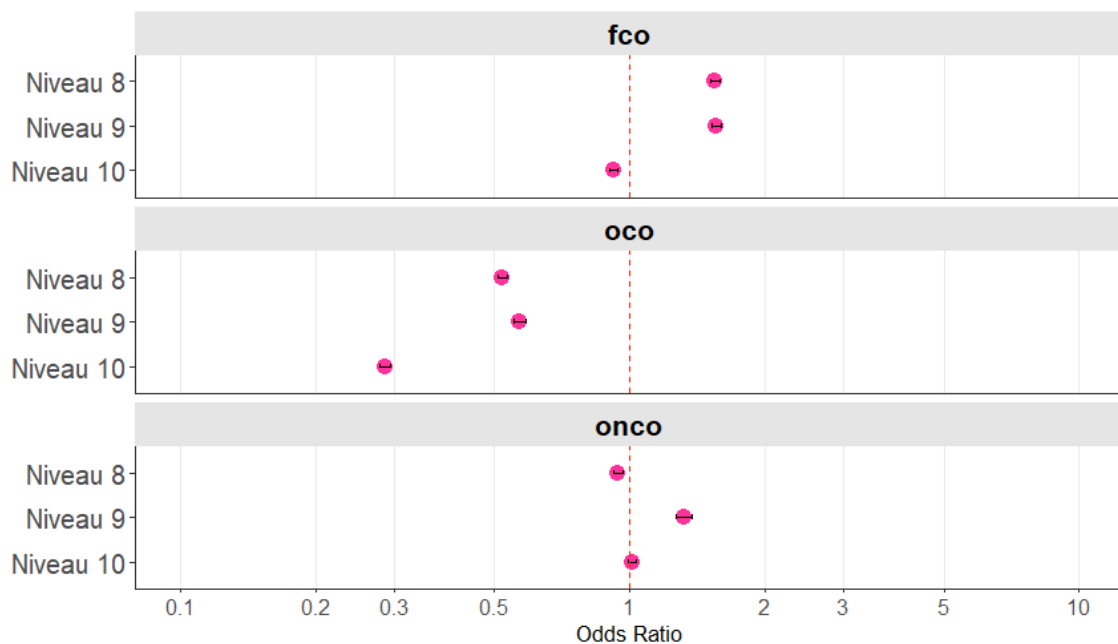
On aurait pu supposer que la meilleure accessibilité du territoire en transport public réduise la chance qu'un ménage se retrouve dans la catégorie FCO. Il apparaît pourtant que la dépendance à la voiture des ménages en privation n'est pas directement liée au niveau d'accessi-

bilité du domicile. Comme on l'a vu ci-dessus, le type d'emploi, la configuration familiale et la présence d'une personne handicapée jouent un rôle décisif. Or, ces dimensions sont, en soi, indépendantes du niveau d'accessibilité du territoire : l'accès à un réseau de transport public

qualitatif ne réduit pas directement le besoin de s'équiper en voitures pour des ménages comptant de nombreux enfants ou une personne souffrant d'une limitation sévère, pas plus que si un de ses membres exerce un emploi principalement manuel.

FIGURE 38 :

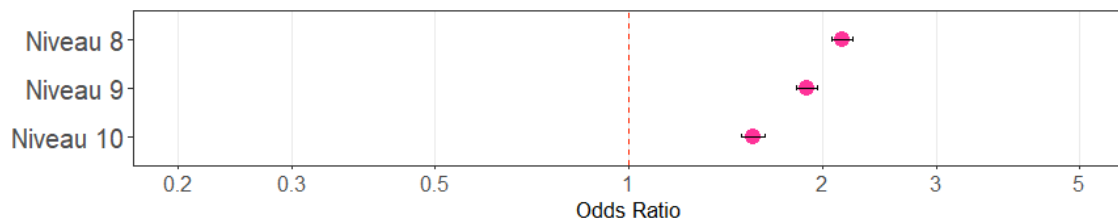
Modèle 1 - Effet du niveau d'accessibilité du domicile en transport public (référence : niveau 7) sur la probabilité qu'un ménage soit FCO, OCO ou ONCO plutôt que CD



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

FIGURE 39 :

Modèle 2 - Effet du niveau d'accessibilité du domicile en transport public (référence : niveau 7) sur la probabilité qu'un ménage soit FCO plutôt que non-FCO



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

6. RÉCAPITULATIF ET PERSPECTIVES POUR LA POLITIQUE DE MOBILITÉ À BRUXELLES

Notre exploration s'est structurée autour des trois questions suivantes : Combien de ménages motorisés ont du mal à « joindre les deux bouts » ? Quelles sont leurs caractéristiques socio-économiques ? Quels sont les ressorts de leur dépendance à la voiture ?

Pour répondre à ces questions, nous avons identifié, grâce à l'enquête SILC, les ménages qui, d'une part, sont équipés d'une voiture et qui, d'autre part, vivent en situation de privation matérielle et sociale. Ce cadrage règle la focale sur des ménages qui ont posé un « choix » fort par rapport à la motorisation dans la mesure où ils ont décidé de s'équiper en voiture ou d'en garder une *au détriment* d'autres aspects importantes de leur bien-être (chauffer suffisamment son habitation, partir en vacances, etc.). À cet égard, on peut supposer que ces ménages présentent une forte dépendance à la voiture. L'analyse des caractéristiques socio-démographiques de ces ménages a permis, de ce fait, d'établir le profil de notre population cible et d'estimer le nombre de ménages concernés, mais aussi de proposer des hypothèses concernant les contraintes de mobilité qui expliquent leur dépendance à la voiture.

Rappelons ici les principaux enseignements de l'analyse et proposons, en pointillé, quelques perspectives pour la politique de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale.

6.2.1 Le public cible selon les revenus

Une part importante des ménages motorisés qui vivent en situation de privation disposent, de prime abord, de revenus relativement confortables. En effet, nous avons vu que plus de 42% des ménages FCO appartiennent aux deux quintiles supérieurs de revenus. La situation est cependant tout autre lorsqu'on pondère les revenus en fonction de la taille des ménages. Sous cette focale, les revenus des ménages motorisés en privation sont beaucoup plus faibles : 18 % d'entre eux à peine se situent encore dans les deux quintiles supérieurs.

Il paraît légitime de limiter la hausse du coût de l'accès à la voiture particulière pour les ménages qui sont très dépendants de la voiture et qui font face à des contraintes financières importantes. Pour ce faire, il conviendrait de prévoir des aménagements spécifiques dans le cadre des politiques publiques qui touchent au coût de l'équipement automobile : une tarification adaptée des taxes automobiles, des cartes de stationnement pour riverains, ETS2, etc. Dans cette perspective, il ne semble pas pertinent de viser les ménages situés dans les déciles inférieurs de revenus disponibles ou de s'appuyer sur le statut des bénéficiaires de l'intervention majorée (BIM). On passerait à côté de la cible. Pour viser les publics pertinents, il convient plutôt de considérer une échelle de revenus pondérés en fonction de la composition des ménages ou bien de s'appuyer sur d'autres critères, éventuellement combinés tels que le nombre d'enfants et le type d'emploi.

6.2.2 Le public cible selon les configurations familiales

L'écart important entre les revenus disponibles et les revenus pondérés des ménages motorisés en situation de privation (FCO) s'explique par leur taille. Il s'agit en l'occurrence de ménages composés majoritairement de plus de trois personnes et, dans un tiers des cas, même de quatre ou davantage, loin devant les autres types de ménages. Il s'agit aussi de ménages qui comptent souvent beaucoup d'enfants : dans près d'un cinquième des cas, de trois ou plus. Cette situation induit, d'une part, un stress économique qui explique pourquoi, même avec des revenus disponibles élevés, ils se trouvent en situation de privation ; et, d'autre part, des contraintes de mobilité particulières (nombre important de déplacements, complexité de leur enchaînement, charges à transporter, etc.) qui contribuent à expliquer pourquoi ces ménages présentent une forte dépendance à la voiture.

Pour réduire la dépendance à la voiture des ménages FCO, il paraît judicieux de faciliter les déplacements des enfants et des adultes qui les accompagnent autrement qu'en voiture particulière. Notamment via :

- La poursuite des projets de sécurisation des cheminements piétons aux abords d'école et, plus largement, en améliorant la sécurité, l'accessibilité et la qualité d'usage des traversées piétonnes, des trottoirs et des arrêts de transports publics;
- La facilitation de la pratique régulière du vélo par les familles, notamment dans les quartiers moins favorisés de la Région (sécurisation de l'infrastructure cyclable, solution de stationnement sécurisé, etc.);
- Le renforcement de l'offre de services de voitures partagées et la mise en place d'options qui répondent aux besoins des familles (taille des véhicules, sièges pour enfants,

formules de location pour des déplacements plus longs en lien avec les vacances, etc.).

6.2.3 Le public cible selon le type d'emploi

À côté des revenus et de la taille des ménages, notre exploration a aussi permis de mettre au jour qu'une majorité des ménages motorisés en situation de privation comptent en leur sein des personnes exerçant un emploi principalement manuel. Cette réalité interagit doublement avec la problématique croisée de la précarité et de la dépendance à la voiture. D'une part, les emplois manuels sont généralement moins rémunérés que les fonctions intellectuelles, ce qui explique pourquoi on retrouve davantage ce profil d'emplois dans notre groupe-cible. D'autre part, les emplois manuels induisent une forte dépendance à la voiture, car ils impliquent des contraintes horaires importantes et des déplacements fréquents vers des lieux qui varient d'un jour ou d'une semaine à l'autre et qui sont souvent mal desservis en transport public.

Ce troisième résultat invite à renforcer la mobilité alternative à la voiture pour les travailleurs exerçant un emploi manuel :

- en améliorant la desserte en transport public (mais aussi les solutions de covoiturage ou les navettes organisées par les entreprises elles-mêmes) vers les bassins d'emplois ouvriers qui se situent souvent en périphérie bruxelloise;
- en renforçant, lorsque c'est pertinent, la promotion et les aides à l'usage du vélo pour certaines catégories de professionnels.

Parallèlement, il semble également judicieux de prévoir des mécanismes visant à limiter la hausse du coût de l'usage et de la possession d'une voiture pour les travailleurs « manuels » qui, contrairement aux professionnels en col blanc, doivent souvent supporter eux-mêmes la charge financière de la voiture.

6.2.4 Le public cible selon les quartiers et l'accessibilité en transports publics

La localisation du domicile détermine pour une large part la capacité des ménages à accéder, sans voiture, aux ressources du territoire (écoles, commerces, soins de santé, etc.). En effet, les équipements urbains et les commerces de base ne sont pas distribués équitablement sur l'ensemble du territoire. De même, la qualité de la desserte en transport public varie beaucoup d'un quartier à l'autre. Nous avons vu que le taux de motorisation baisse au fur et à mesure qu'on s'approche des centralités urbaines et, à Bruxelles, au fur et à mesure qu'on s'approche du centre-ville. Cependant, on n'observe pas le même phénomène pour le segment des ménages motorisés en situation de privation (FCO). Et pour cause : l'accès à une large offre de transport public ne réduit pas directement le besoin de s'équiper en voitures pour des familles nombreuses (étant donné l'enchaînement des déplacements, les contraintes horaires des activités scolaires et extrascolaires, etc.), pas plus que si un de ses membres exerce un emploi nécessitant de se déplacer vers des lieux mal desservis en transport public.

Il reste essentiel de poursuivre l'amélioration de la desserte en transport public en général. Néanmoins, ce n'est pas en renforçant davantage la desserte là où elle est déjà dense qu'on répondra à la problématique de la dépendance à la voiture des ménages en situation de privation. Pour répondre à cet enjeu, il faut travailler sur les différentes pistes proposées ci-dessus qui sont plus directement liées aux spécificités de notre public cible.

6.2.5 L'ampleur de l'enjeu

Pour conclure, arrêtons-nous sur la taille de notre groupe-cible : en Région bruxelloise, 5,7 % des ménages sont motorisés tout en se

trouvant en situation de privation. En nombre absolu, cela concerne environ 32 000 ménages. Cette statistique est importante pour deux raisons. D'une part, d'un point de vue pratique, car elle permet de dimensionner les efforts à déployer pour réduire la dépendance à la voiture des ménages motorisés en situation de privation et pour moduler en leur faveur les mesures susceptibles d'augmenter le coût financier de l'accès à l'automobile. D'autre part, d'un point de vue plus politique, car ce chiffre permet de relativiser l'enjeu.

Il est essentiel d'accompagner les ménages motorisés en situation de privation afin d'éviter que certaines mesures de mobilité ne les impactent trop brutalement.

Néanmoins, la précarité et la forte dépendance à la voiture d'une fraction des ménages motorisés bruxellois ne devraient pas servir de prétexte pour freiner en bloc le déploiement d'une politique de mobilité ambitieuse visant à promouvoir le report modal et à rationaliser la place de la voiture en ville. Une telle politique apporte un bénéfice à la population au sens large, notamment aux nombreux ménages qui aujourd'hui ne sont pas ou plus motorisés. Elle s'avère aussi avantageuse pour les ménages motorisés en situation de privation eux-mêmes. En effet, en réduisant globalement la dépendance à la voiture de la population, une telle politique devrait permettre à terme à ces derniers également – au moins, à une partie d'entre eux – de se démotoriser. Dans la foulée, ces ménages pourraient réallouer leur budget « automobile » à d'autres aspects de leur bien-être et, ce faisant, restreindre leurs niveaux de privation. Considérée sous ce jour, la politique de mobilité peut constituer, si elle est correctement calibrée, un puissant levier d'action sociale.

7. RÉFÉRENCES

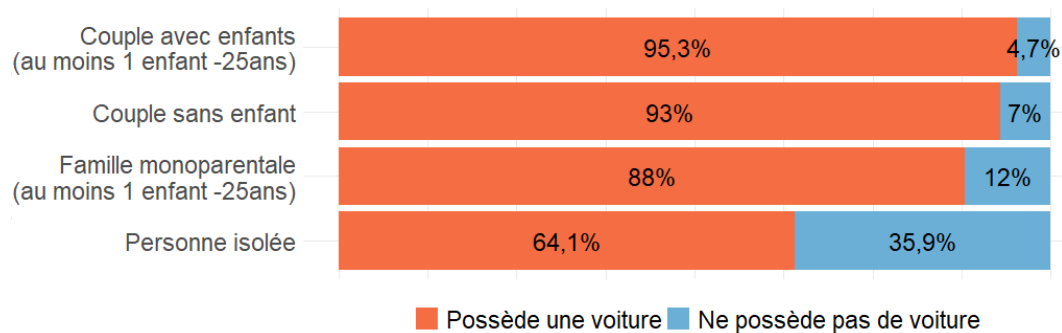
- BOLAND Manon, VAN DEN BOSCH Karel, DEKKERS Gijs, 2019, Een analyse van deprivatie in België: vergelijking van ouderen en niet-ouderen. In : Belgisch tijdschrift voor sociale zekerheid, n° 4, pp. 521-53.
- BRUXELLES MOBILITE, 2023, Enquête sur les comportements de déplacements (2021 – 2022) : rapport d'analyse. Bruxelles
- BRUXELLES MOBILITÉ, 2024, Enquête sur le besoin de se déplacer en voiture (2023-24). Bruxelles.
- BRUXELLES MOBILITÉ, 2025, Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale (2024). Bruxelles.
- COMMISSION EUROPÉENNE, 2017, The new EU indicator of material and social deprivation: Technical note. Annexe 1 de SPC/ISG/2017/5/4.
- COULANGEON Philippe, PETEV Ivaylo, 2012, L'équipement automobile, entre contrainte et distinction sociale. In : Économie et statistique, vol. 457, n° 1, pp. 97-121.
- DEMOLI Yoann, GILOW Marie, 2019. Mobilité parentale en Belgique : question de genre, question de classe. In : Espaces et sociétés. vol. n° 176-177, n° 1, pp. 137-154.
- ENAUX Christophe, LANNOY Pierre, LORD Sebastien, 2011, Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités des déplacements ordinaires. In : Artículo - Journal of Urban Research, n° 7.
- ERMANS, Thomas, 2019, Les ménages bruxellois et la voiture. Focus, n° 32, Bruxelles : IBSA.
- ERMANS, Thomas, 2022, Où sont les voitures ? Une géographie de l'équipement automobile des ménages à Bruxelles et en périphérie proche. Focus, n° 53, Bruxelles : IBSA.
- ERMANS, Thomas, 2023, Quelle est l'influence de l'environnement urbain sur l'équipement automobile en Région bruxelloise ? Vers une description de l'équipement automobile à l'échelle des quartiers au regard des contextes explicatifs locaux. Cahiers, n° 9, Bruxelles : IBSA.
- FUSCO, Alessio, GUIO, Anne-Catherine, MARLIER, Eric, 2013. Building a material deprivation index in a multinational context: Lessons from the EU experience. In : V. Berenger & F. Bresson (Eds.), Poverty and social exclusion around the Mediterranean Sea. New York : Springer, pp. 43–71.
- GALOBARDES Bruna, SHAW Mary, LAWLOR Debbie, LYNCH John, DAVEY-SMITH George, 2006, Indicators of socioeconomic position (part 1). In : J Epidemiol Community Health.
- GUESQUIERE, François, 2023. Emploi, non-emploi et niveaux de vie: les chiffres du débat. In : Regards statistiques, n° 10.
- GUESQUIERE, François, GIRES, Joel, 2024, Convergence possible entre écologie et social : l'exemple de la voiture, In : Observatoire belge des inégalités (en ligne).
- LANSLEY G, 2016. Cars and socio-economics: understanding neighbourhood variations in car characteristics from administrative data. Regional Studies, Regional Science, vol. 3, n° 1, pp. 264-285
- MCFADDEN, Daniel, 1974, Conditional logit analysis of qualitative choice behavior. In : P. Zarembka (ed.), Frontiers in Econometrics. Academic Press, pp. 105-142
- MATTIOLI, Giolio, 2017, "Forced Car Ownership" in the UK and Germany: Socio-Spatial Patterns and Potential Economic Stress Impacts. In : Social Inclusion, vol. 5, n° 4, pp. 147–60.
- MATTIOLI, Giolio, LUCAS, Karen, MARSDEN, Greg, 2016, The affordability of household transport costs: quantifying the incidence of car-related economic stress in Great Britain,

TREUTENS, Pierre-Philippe, 2016, La statistique fiscale des revenus, une source de données adéquate pour mesurer le niveau de vie des Bruxellois ? Focus, n° 14, Bruxelles : IBSA.

8. ANNEXES

FIGURE 40 :

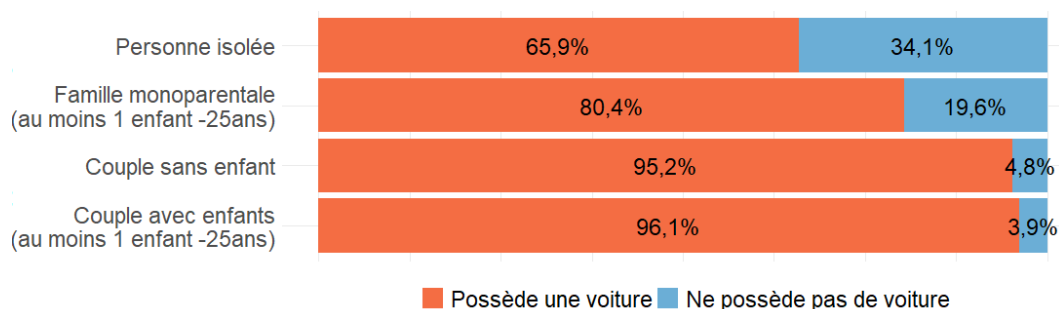
L'équipement automobile des ménages selon la situation familiale en Région flamande



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

FIGURE 41 :

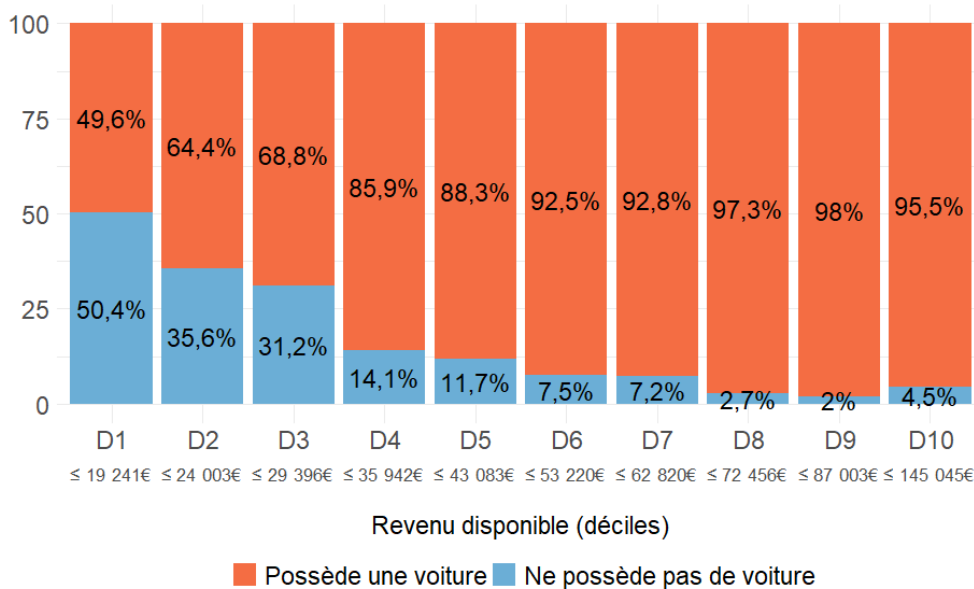
L'équipement automobile des ménages selon la situation familiale en Région wallonne



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

FIGURE 42 :

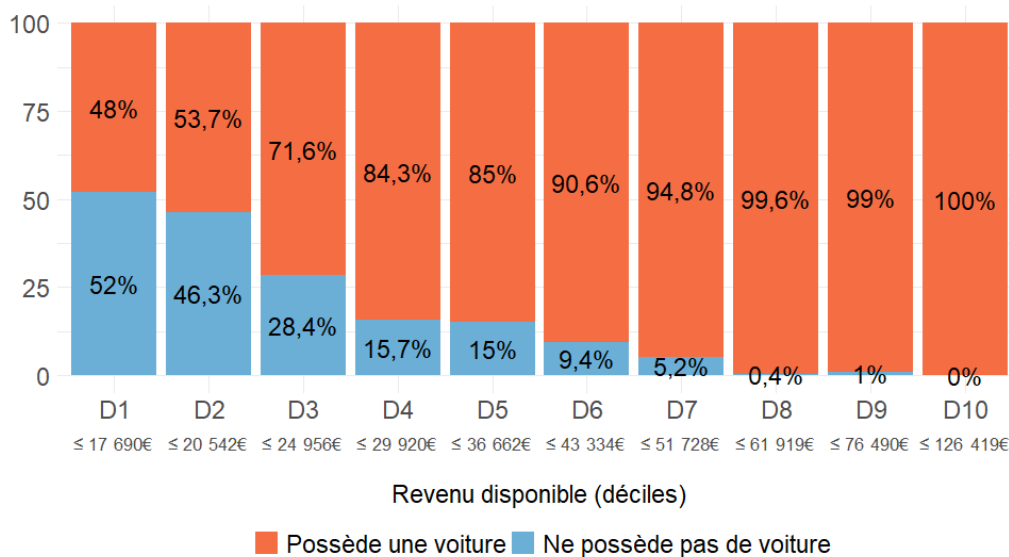
L'équipement automobile des ménages en fonction des déciles de revenus disponibles en Région flamande (limitées au 99ème centile)



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

FIGURE 43 :

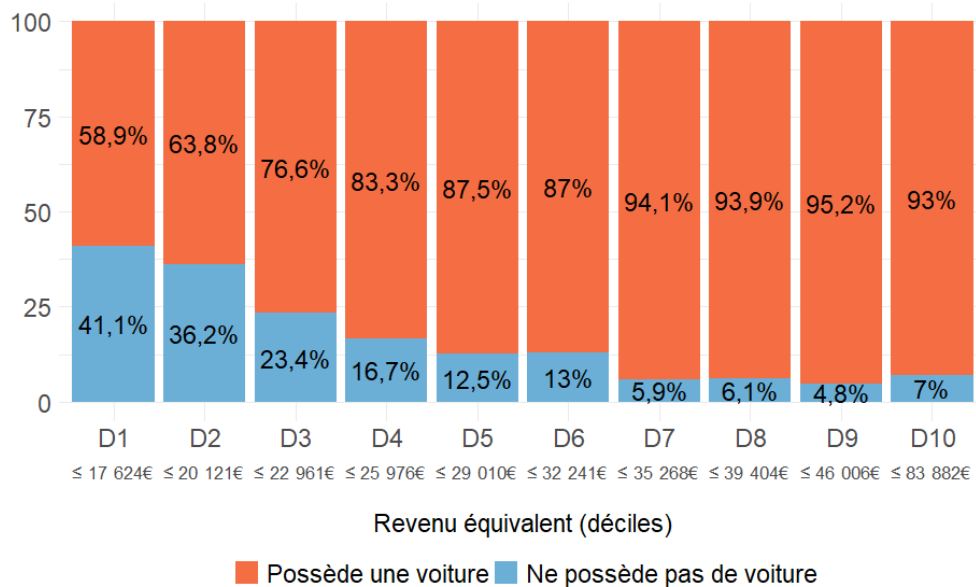
L'équipement automobile des ménages en fonction des déciles de revenus disponibles en Région wallonne (limitées au 99ème centile)



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

FIGURE 44 :

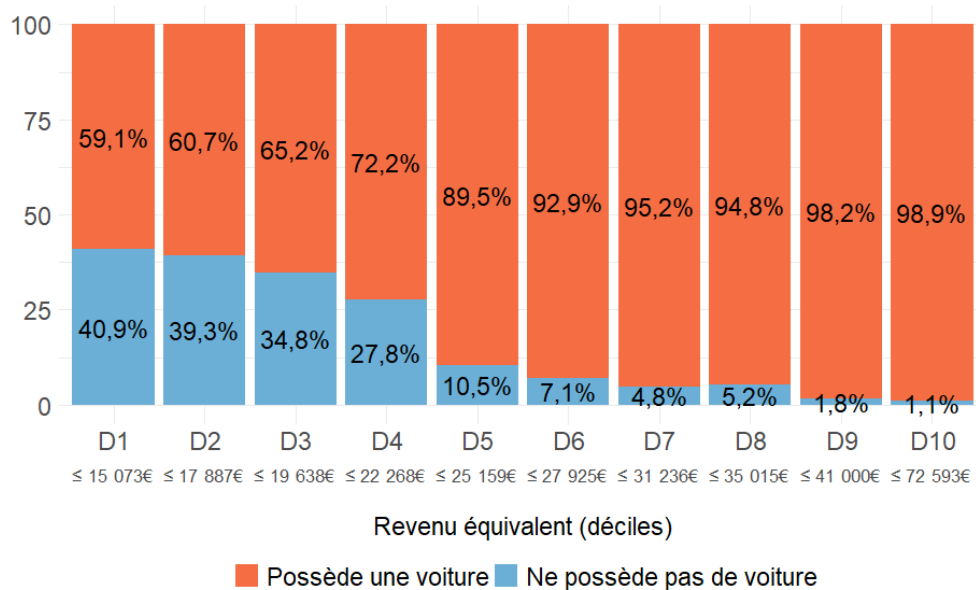
L'équipement automobile des ménages en fonction des déciles de revenus équivalents en Région flamande (limitées au 99ème centile)



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

FIGURE 45 :

L'équipement automobile des ménages en fonction des déciles de revenus équivalents en Région wallonne (limitées au 99ème centile)



Source : SILC 2023, calculs Bruxelles Mobilité

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction	3
2. L'Enquête sur les revenus et les conditions de vie (SILC)	5
2.1. Présentation de l'enquête	5
2.2. L'indicateur de privation matérielle et sociale	5
3. L'équipement en voitures des ménages	7
3.1. L'équipement automobile selon la situation familiale	8
3.2. L'équipement automobile selon les revenus	9
3.3. L'équipement automobile selon l'urbanisation et l'accessibilité en transport public	11
4. Le rapport à l'équipement automobile en fonction des privations des ménages	17
4.1. Variabilité territoriale du rapport à la voiture en Belgique	18
Comparaisons interrégionales	18
Comparaisons en fonction de la densité de l'habitat	19
Comparaisons en fonction de l'accessibilité en transport public	22
4.2. Les caractéristiques des ménages selon leur rapport à l'équipement en voitures à Bruxelles	23
Revenus disponibles et équivalents	23
Profils de privation	26
Taille et composition des ménages.....	27
Situation socio-professionnelle et type d'emploi.....	29
Contraintes de santé	32
5. Les déterminants de la dépendance à la voiture des ménages en privation	35
5.1. Présentation des modèles	35
5.2. Analyse des résultats.....	36
Les revenus	36
La présence d'enfant(s).....	37
La vie en couple	39
Le type d'emploi	40
Les limitations pour raisons de santé	41
L'accessibilité du domicile en transport public	42

6. Récapitulatif et perspectives pour la politique de mobilité à Bruxelles	45
Le public cible selon les revenus	45
Le public cible selon les configurations familiales	46
Le public cible selon le type d'emploi	46
Le public cible selon les quartiers et l'accessibilité en transports publics	47
L'ampleur de l'enjeu	47
7. Références	49
8. Annexes	51

